Bundel - 1a.Commissie Ruimte Beeldvormend van 8 april 2025

0.1 Afsprakenlijst van de beeldvormende commissie Ruimte van 8 april 2025
- AFSPRAKENLIJST Beeldvormende Commissie Ruimte 08-04-2025

1 Opening door de voorzitter van de Commissie Ruimte, mevrouw M.J. Geisler

2 Vaststelling van de agenda
- Agenda Beeldvormende commissie R 08-04-2025

3 Actieve informatie uit het college

4 Mededelingen vanuit de fracties

5 Presentatie Eigen Haard
Portefeuillehouder: W. Kikkert
Het doel van deze presentatie is het meenemen van de raad in de projecten waarmee Eigen Haard zich bezighoudt in Aalsmeer.
Vergaderorde:
Presentatie 10 minuten
Gelegenheid voor het stellen van vragen (20 min.)
- Oplegnotitie Presentatie 8 april Eigen Haard - Beeldvormende Commissies
- Presentatie raad Aalsmeer 8 april 2025

6 Vaststellen Verkeerscirculatieplan
Portefeuillehouder: L.B. Kabout
Het doel van het verkeerscirculatieplan is om een visie op de toekomstige verkeers-netwerken te geven, dat houvast geeft voor de ontwikkeling van het verkeersnet-werk in Aalsmeer voor de komende jaren. Deze visie en de maatregelen die eruit volgen moeten Aalsmeer veilig, bereikbaar en leefbaar houden.
Vergaderorde:
Gelegenheid voor inspraak
Gelegenheid voor vragen van de fracties aan de portefeuillehouder
Gelegenheid voor aanvullende vragen n.a.v. de beantwoording door de portefeuillehouder
Vrije gespreksronde waar fracties elkaar kunnen bevragen en van gedachten kunnen wisselen om een beeld te vormen van het voorstel
- 20250318 Getekend raadsvoorstel VCP Aalsmeer 2025
- Raadsbesluit VCP Aalsmeer 2025
- 20250317 definitief VCP 2025 v1.0
- Nota van beantwoording VCP Aalsmeer definitief v1.0
- hand-out Commissie Ruimte 080425
- Vragen VCP Absoluut Aalsmeer
- Technische vragen fractie GroenLinks en PvdA inzake het verkeerscirculatieplan

7 Vaststellen Masterplan Energie
Portefeuillehouder: W. Kikkert
Het doel van het Masterplan Energie is om onafhankelijk te worden van fossiele brandstoffen en uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. De gemeenten hebben een belangrijke rol om de energietransitie lokaal vorm te geven en uit te voeren. De gemeente Aalsmeer neemt de regie op het proces om de energietransitie vorm te geven in samenwerking met de lokale samenleving.
Vergaderorde:
Gelegenheid voor inspraak
Gelegenheid voor vragen van de fracties aan de portefeuillehouder
Gelegenheid voor aanvullende vragen n.a.v. de beantwoording door de portefeuillehouder
Vrije gespreksronde waar fracties elkaar kunnen bevragen en van gedachten kunnen wisselen om een beeld te vormen van het voorstel
- 20250318 Getekend raadsvoorstel Masterplan Energie
- RAADSBESLUIT Masterplan Energie
- 20250313 Masterplan Energie opgemaakt def
- 20250313 Participatieverslag Masterplan Energie
- Technische vragen fracties GroenLinks en PvdA inzake het Masterplan Energie
- 202504 Inspraakreactie J. Overbeek inzake MPE
- inspraakreactie hr. Breeveld, Greenport

8 Vaststellen Tijdelijke Alternatieve Maatregelen [TAM] -Omgevingsplan hoofdstuk 22b- Uiterweg 351ws te Aalsmeer

Portefeuillehouder: L.B. Kabout
Het doel van dit onderwerp is het wijzigen van het omgevingsplan, in verband met het verplaatsen en vergroten van een woonark, zodat het aantal ligplaatsen voor woonarken niet toeneemt.
Vergaderorde:
Gelegenheid voor inspraak
Gelegenheid voor vragen van de fracties aan de portefeuillehouder
Gelegenheid voor aanvullende vragen n.a.v. de beantwoording door de portefeuillehouder
Vrije gespreksronde waar fracties elkaar kunnen bevragen en van gedachten kunnen wisselen om een beeld te vormen van het voorstel

- 20250318 Getekend raadsvoorstel vaststellen TAM OP hfdst 22b Uiterweg 351ws
- Raadsbesluit vaststellen OP Uiterweg 351ws
- Regels omgevingsplan Uiterweg 351ws.Pdf
- Toelichting omgevingsplan Uiterweg 351ws.Pdf
- Bijlage 1 Bodemonderzoek Uiterweg 351ws
- Bijlage 2 Aanvullend bodemonderzoek Uiterweg 351
- Bijlage 3 flora en fauna Uiterweg 351ws
- Bijlage 4 Stikstofberekening Uiterweg 351
- Bijlage 5 AERIUS bijlage realisatiefase Uiterweg 351
- Bijlage 6 AERIUS bijlage gebruiksfase Uiterweg 351
- Bijlage 7 Archeologisch bureauonderzoek Uiterweg 351ws
- Bijlage 8 Akoestisch onderzoek Uiterweg 351ws
- Bijlage 9 memo geluid Uiterweg 351
- Plankaart OP Uiterweg 351ws

9 Regionale samenwerking

10 Sluiting

Gemeente Aalsmeer

AFSPRAKENLIJST BEELDVORMENDE COMMISSIE RUIMTE
D.D. 8 APRIL 2025

BEELDVORMENDE COMMISSIE R

Aanwezig:
Voorzitter: mevrouw M.J. Geisler
Griffier: mevrouw M.J.M. Nijman-de Zeeuw
CDA: mevrouw M. van Diemen en de heren M.P. Buskermolen, P.F. van den Nouland, D. van Willegen, G.J.H. Winkels en B.P. Adema
VVD: de dames E.S.I. Mijwaarten M. Vleghaar en de heren J.G.E. Bouwmeester, J. de Vries en E.P. Abbenhuës
Absoluut Aalsmeer: mevrouw G. Holtrop en de heren W.T.J.M. Koster en D. Kuin
D66: de heren S.J.R. de Vries en J. van der Tol
GroenLinks: mevrouw P. Lakerveld
PvdA: de heer J.H. Buisma
FlorAalsmeer: mevrouw J. Keessen en de heer D.J. Biesheuvel

Portefeuillehouders: de heren L.B. Kabout, W. Kikkert en S.A.S. Spaargaren

Agenda punt	Onderwerp	Afspraak
1.	Opening door de voorzitter, mevrouw M.J. Geisler	
2.	Vaststelling van de agenda	Conform vastgesteld
3.	Actieve informatie uit het college	Er is geen actieve informatie uit het college

4.	Mededelingen vanuit de fracties	Er zijn geen mededelingen vanuit de fracties
5.	**Presentatie Eigen Haard** Portefeuillehouder: W. Kikkert De presentatie is verzorgd door de heer Groothedde, bestuurder Eigen Haard. De beantwoording van de vragen is verzorgd door de heren Groothedde en Ohlenbusch. De heer Groothedde deelt nog mee dat er eind juni 2025 een projectbezoek wordt georganiseerd voor de gemeenteraad (waarschijnlijk de Stommeer)	
6.	**Vaststellen Verkeerscirculatieplan** Portefeuillehouder: L.B. Kabout Er is ingesproken door mevrouw I. van der Laarse namens de familie Van der Meulen en de heren B. Clemens, namens inwoners Stommeerweg/Zwarteweg, en E. Essaim [inwoner] Toezegging: 1. De portefeuillehouder zegt toe dat de gemeente het gesprek aangaat met de inspreker en GPA inzake verbetering van de verkeersveiligheid voor auto's rondom de Middenweg en Hollandweg; 2.De tabel in het de NvB bij zienswijze nummer 8 is niet correct en de tabel zal hierop worden aangepast; 3.De vraag van D66 inzake mogelijke subsidie vanuit de MRA voor de snelfietsroute langs de Westeinder wordt schriftelijk beantwoord; 4.De door de fracties Absoluut Aalsmeer en GroenLinks en PvdA schriftelijk ingediende vragen zullen voor de oordeelsvormende commissie worden beantwoord.	Door naar de oordeelsvormende commissie Ruimte van 06-05-2025
7.	**Vaststellen Masterplan Energie** Portefeuillehouder: W. Kikkert Er is ingesproken door: de heren R. Langman [Royal Flora Holland], R. van den Breevaart [Greenport Aalsmeer], B. Ross [Liander] en J. Overbeek [inwoner]. Toezegging:	Door naar de oordeelsvormende commissie Ruimte van 06-05-2025 De door de fractie GroenLinks gestelde vragen voor de raadsfracties ten behoeve van de oordeelsvormende commissie van 6 mei a.s. worden via de

	1.Op verzoek van de fractie FlorAalsmeer wordt de term tuinders (Westland) in het MPE gewijzigd in kwekers (Aalsmeer); 2. De door de fracties GroenLinks en PvdA schriftelijk ingediende vragen zullen voor de oordeelsvormende commissie worden beantwoord.	mail gedeeld met de raad.
8.	**Vaststellen Tijdelijke Alternatieve Maatregelen [TAM] – Omgevingsplan hoofdstuk 22b – Uiterweg 351ws te Aalsmeer** Portefeuillehouder: L.B. Kabout Toezegging: -	Door naar de raadsvergadering van 22-05-2025 als akkoordstuk
9.	**Regionale samenwerking**	Er zijn geen mededelingen met betrekking tot de regionale samenwerking.
10.	**Sluiting**	De voorzitter sluit de vergadering om 23.00 uur

Gemeente Aalsmeer

AGENDA VOOR DE VERGADERING VAN DE
COMMISSIE RUIMTE
op dinsdag 8 april 2025, 20.00 uur

BEELDVORMEND
Fracties kunnen hun vragen indienen tot 12 uur op de vrijdag voor de vergadering. Het college beantwoordt de vragen op de dinsdag daarna.
Het doel van een beeldvormende vergadering is dat alle deelnemers dezelfde informatie hebben over een voorstel.

Tijd	Agenda punt	Onderwerp
20.00	1.	**Opening door de voorzitter van de Commissie Ruimte, mevrouw M.J. Geisler** **Griffier: M.J.M. Nijman-de Zeeuw**
20.02	2.	**Vaststelling van de agenda**
	3.	**Actieve informatie uit het college**
	4.	**Mededelingen vanuit de fracties**
20.35	5.	**Presentatie Eigen Haard** Portefeuillehouder: W. Kikkert *Het doel van deze presentatie is het meenemen van de raad in de projecten waarmee Eigen Haard zich bezighoudt in Aalsmeer*. **Vergaderorde:** 1. Presentatie 10 minuten 2. Gelegenheid voor het stellen van vragen (20 min.)
21.05	6.	**Vaststellen Verkeerscirculatieplan** Portefeuillehouder: L.B. Kabout *Het doel van het verkeerscirculatieplan is om een visie op de toekomstige verkeers-netwerken te geven, dat houvast geeft voor de ontwikkeling van het verkeersnet-werk in Aalsmeer voor de komende jaren. Deze visie en de maatregelen die eruit volgen moeten Aalsmeer veilig, bereikbaar en leefbaar houden.* **Vergaderorde:** 1. Gelegenheid voor inspraak 2. Gelegenheid voor vragen van de fracties aan de portefeuillehouder 3. Gelegenheid voor aanvullende vragen n.a.v. de beantwoording door de portefeuillehouder 4. Vrije gespreksronde waar fracties elkaar kunnen bevragen en van gedachten kunnen wisselen om een beeld te vormen van het voorstel
22.00	7.	**Masterplan Energie** Portefeuillehouder: W. Kikkert *Het doel van het Masterplan Energie is om onafhankelijk te worden van fossiele*

		brandstoffen en uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. De gemeenten hebben een belangrijke rol om de energietransitie lokaal vorm te geven en uit te voeren. De gemeente Aalsmeer neemt de regie op het proces om de energietransitie vorm te geven in samenwerking met de lokale samenleving. **Vergaderorde:** 1. Gelegenheid voor inspraak 2. Gelegenheid voor vragen van de fracties aan de portefeuillehouder 3. Gelegenheid voor aanvullende vragen n.a.v. de beantwoording door de portefeuillehouder 4. Vrije gespreksronde waar fracties elkaar kunnen bevragen en van gedachten kunnen wisselen om een beeld te vormen van het voorstel
22.45	8.	**Vaststellen Tijdelijke Alternatieve Maatregelen - Omgevingsplan hoofdstuk 22b - Uiterweg 351ws** Portefeuillehouder: L.B. Kabout *Het doel van dit onderwerp is het wijzigen van het omgevingsplan, in verband met het verplaatsen en vergroten van een woonark, zodat het aantal ligplaatsen voor woonarken niet toeneemt.* **Vergaderorde:** 1. Gelegenheid voor inspraak 2. Gelegenheid voor vragen van de fracties aan de portefeuillehouder 3. Gelegenheid voor aanvullende vragen n.a.v. de beantwoording door de portefeuillehouder 4. Vrije gespreksronde waar fracties elkaar kunnen bevragen en van gedachten kunnen wisselen om een beeld te vormen van het voorstel
23.05	9.	**Regionale samenwerking**
23.15	10.	**Sluiting**

Oplegnotitie Presentatie Beeldvormende Commissie

Om binnen de commissie beeldvorming Ruimte of Maatschappij & Bestuur een presentatie in te plannen, vragen we je een verzoek in te dienen bij de agendacommissie van de gemeenteraad. Gebruik daarvoor onderstaande vragenlijst/oplegnotitie en stuur deze aan griffie@aalsmeer.nl De griffie bereidt op basis van dit formulier een advies aan de agendacommissie voor. Eventueel vindt over dit advies nog afstemming plaats. In verband met de grote agendavoorraad kan het voorkomen dat de agendacommissie je verzoek niet honoreert of een alternatief voorstelt, bijvoorbeeld het opstellen van een raadsbrief. De aanleverdeadline voor verzoeken aan de agendacommissie vind je in bijgesloten planningsschema.

Onderwerp	Samenwerken aan betaalbaar wonen in Aalsmeer
Datum van indiening oplegnotitie	31 maart 2025
Van	Willem Pije
Portefeuillehouder	Willem Kikkert
Toelichting:	*Arco Groothedde, bestuurder van Eigen Haard, geeft op 8 april 2025 een presentatie 'Samenwerken aan betaalbaar wonen in Aalsmeer'. Het doel is om de raad te informeren over Eigen Haard als organisatie en over de activiteiten van Eigen Haard in Aalsmeer, waaronder het beheer en renovatie van de bestaande woningvoorraad en de nieuwbouwontwikkelingen. Er is ook ruimte om vragen te stellen.* *Eigen Haard is een belangrijke volkshuisvestelijke partner van de gemeente Aalsmeer. In de Woonvisie 2024-2030 is hun belangrijke rol in de realisatie van nieuwe sociale huurwoningen bestendigd. Het is daarom van belang dat raadsleden goed op de hoogte zijn van waar Eigen Haard aan werkt en hoe zij als organisatie functioneren.* *In de bijlage kunt u de slides van de presentatie vinden.*

Akkoord portefeuillehouder:



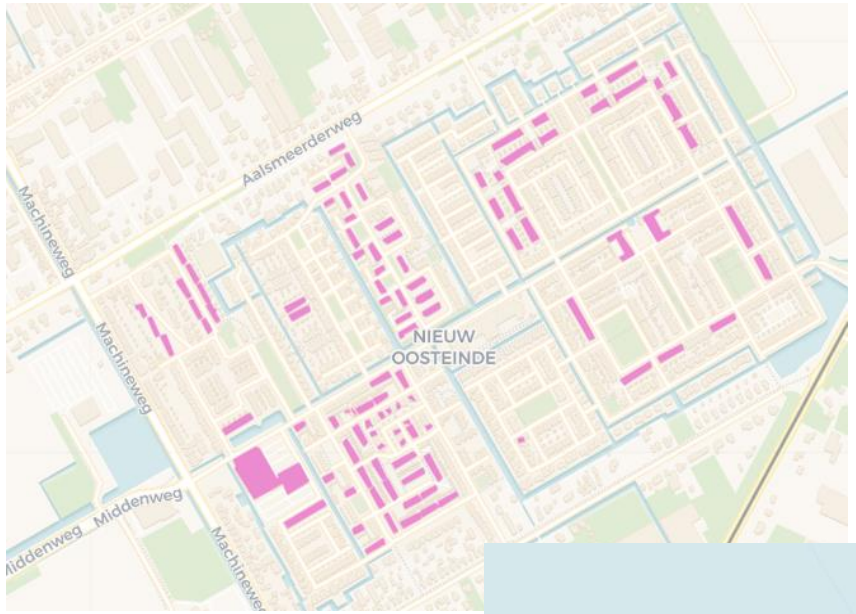
EIGEN HAARD

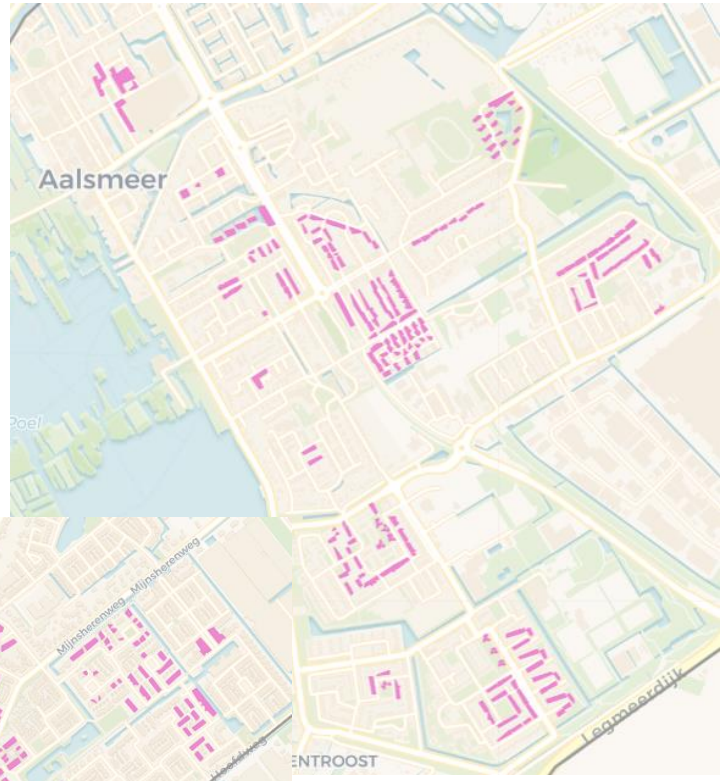
Samenwerken aan betaalbaar wonen in Aalsmeer

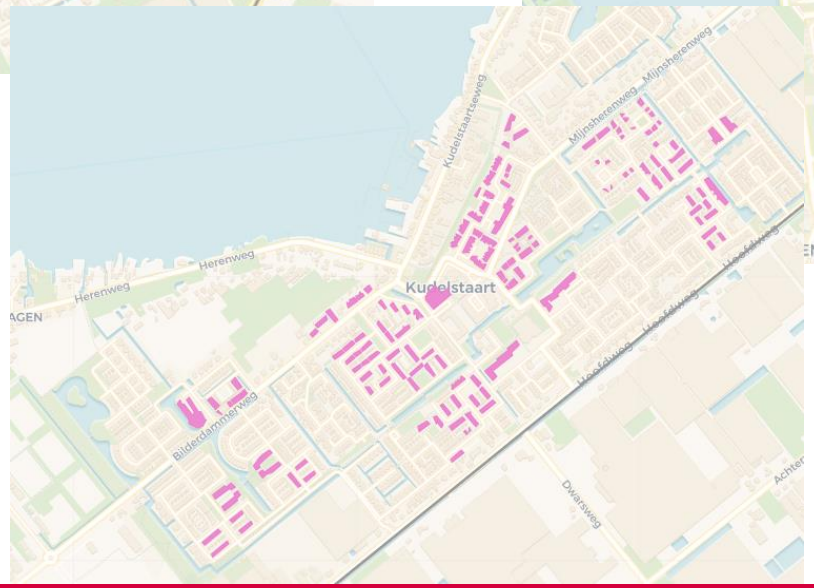
8 april 2025

Eigen Haard in Aalsmeer

- 3.100 woningen
- 2.850 sociale huur
- 250 middensegment







Koersplan 2030



INKOMSTEN
HUUR EN VERKOOP



HUISHOUDBOEKJE
2025-2028

UITGAVEN
ONDERHOUD
RENTE EN BELASTING
ORGANISATIE & LEEFBAARHEID





INVESTERINGEN

EIGEN HAARD

Huishoudboekje volkshuisvestelijke opgave 2025 – 2029

Geen duurzaam bedrijfsmodel op middellange termijn.

Inkomend	Uitgaand
Huuropbrengsten	Onderhoud
	Organisatiekosten
	Belastingen
	Rente
	Overig
+ 365 mln.	

Operationele Kasstroom

Investeringen

Nieuwbouw	Bestaand bezit	
1.400 mln	360 mln Renovatie	380 mln Verduurzamen

Financieringsbronnen

Op. kasstroom	Leningen	Verkoopopbrengsten
365 mln	1.475 mln	320 mln

Speerpunten prestatieafspraken Aalsmeer

- Groei sociale huur en middensegment; Tot en met 2028 nieuwbouw van 205 woningen.
- Plus ambitie van 200 nieuwe woningen richting 2035. Kansen o.a. in project ‘De Studio’s’ en Hoofdweg Zuid.
- Start pilotproject ‘woningdelen’. Eerste positieve gesprekken gevoerd!
- Gezamenlijke voorlichtingscampagne huurders over betaalbaarheid en financiële ondersteuning.
- Samenwerken aan verbetering Stommeer: woningen, openbare ruimte en leefbaarheid.

Projecten

- Bilderdammerweg – sloop/nieuwbouw (27 woningen)
- Spoorlaan – sloop/nieuwbouw (36 woningen)
- Oosteinderdriehoek – nieuwbouw (25% sociale huur van totaal 852 woningen)
- Roerdomplaan – nieuwbouw (29 woningen)
- Westeinderhagen – nieuwbouw (51 woningen)
- Hadleystraat – verduurzaming (gereed)
- Julianalaan – verduurzaming (80 woningen)
- Machineweg – vervangen warmtepompen
- Stommeer – integrale wijkaanpak



Woonvraagstukken Aalsmeer

- Benutten bestaande woningen; optoppen, verdichten, woning delen. Hoe maken we hier samen meer ruimte voor?
- Woningruimteverdeling (toewijzing) en doorstroming; wat belemmert de doorstroming?
- Integrale aanpak Stommeer; Afstemmen visies gemeente en Eigen Haard?
- Energietransitie (masterplan) en verduurzaming woningen. Hoe pakken we dit samen verder op. Wat hebben we van elkaar nodig?
- Woonzorgconcepten (lang leven thuisflats) – hoe kunnen partijen nóg beter samenwerken?

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido) <gido.oudekotte@aalsmeer.nl
18/03/2025 20:46:47 CET
ID: fa8a99b7-9ad1-464f-a17e-58538ff5c2f9
Auth: Scribble

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Simonse, P. (Petra) <petra.simonse@aalsmeer.nl>
18/03/2025 20:44:44 CET
ID: fa8a99b7-9ad1-464f-a17e-58538ff5c2f9
Auth: Scribble

Zaaknummer:	Z24-124394	
Voorstel van:	college van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar:** Rens Kouwenhoven rens.kouwenhoven@aalsmeer.nl KOA
Datum:	18 maart 2025	
Portefeuillehouder:	wethouder mr. L.B. Kabout	

Onderwerp

Vaststellen Verkeerscirculatieplan

Raadsbesluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. het Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025 vast te stellen;
2. het college opdracht te geven om de voorgestelde maatregelen te prioriteren, onder te brengen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP) (met uitzondering van het project aanpak verminderen vrachtverkeer) en uit te voeren;
3. een budget van in totaal € 225.000 vrij te maken voor het project Aanpak verminderen vrachtverkeer in 2025 en 2026, deze kosten te dekken uit de stelpost nieuw beleid en de begroting overeenkomstig dit voorstel te wijzigen.

Samenvatting

Dit Verkeerscirculatieplan (VCP) biedt een praktische uitwerking van de Mobiliteitsvisie. Het plan moet zorgen voor een optimale verkeersafwikkeling per vervoerwijze, zodat het verkeer zo veel mogelijk rijdt via de routes die daarvoor geschikt (te maken) zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met (woningbouw)ontwikkelingen en wordt onder andere gekeken naar overbelaste en ontbrekende schakels in het netwerk. De wegcategorisering is een van de sturingsmiddelen om verkeer via geschikte routes te sturen. Daarom wordt ook de wegcategorisering in dit plan herzien.

De basis van dit Verkeerscirculatieplan is gevormd door nationaal, regionaal en lokaal beleid. Om de gemeente in de toekomst veilig, leefbaar en bereikbaar te houden, hebben we een analyse uitgevoerd van de verkeersknelpunten in het dorp. Bewoners zijn gevraagd naar hun ervaringen en knelpunten, en we hebben gesprekken gevoerd met bestuurlijke partners.

Voor elke vervoerwijze schetsen we een toekomstbeeld van het netwerk. Voor voetgangers is het uitgangspunt dat zij in principe overal goed en veilig moeten kunnen komen. Momenteel is dit in het dorp niet overal het geval. Waar dat zo is, doen we voorstellen voor verbeteringen.

Wat betreft het fietsnetwerk concluderen we dat er vooral verbindingen tussen de Oosteinderweg en de Aalsmeerderweg ontbreken. We stellen voor om één specifieke verbinding (Spoorlijnpad) beter te faciliteren en te onderzoeken of er meer verbindingen mogelijk zijn. Op basis van het gewenste netwerk vragen we de Vervoerregio om een aantal routes officieel op te nemen in het regionale netwerk. Uit de bewonersparticipatie blijkt dat inwoners het onderhoud van fietspaden als onvoldoende ervaren. De focus ligt op veilige en comfortabele fietsroutes. We willen de komende jaren blijven investeren in het verbeteren van de kwaliteit van de routes uit het hoofdfietsnetwerk. Fietsers laten zich minder goed sturen dan auto's. Het hoofdfietsnetwerk wordt dan ook vooral bepaald door de fietsers zelf, de herkomsten en bestemmingen en de te ontsluiten voorzieningen.

Voor het autoverkeer constateren we dat de situatie rondom de knip moet veranderen, omdat deze leidt tot te veel verkeer door woonstraten. De gemeente heeft een werkgroep geinitieerd met de

Provincie en Vervoerregio om een oplossing uit te werken. De voorkeur voor Aalsmeer is om de busbaan, waar nu de knip ligt, gedeeltelijk open te stellen voor autoverkeer. Verder stellen we een nieuwe wegencategorie voor en introduceren we de GOW30. Dit doen we om de veiligheid voor fietsers op smalle lintwegen te verhogen.

Tot slot doen we voorstellen om het doorgaande vrachtverkeer zoveel mogelijk buiten het dorp te houden. Het volledig verbieden van vrachtverkeer is niet haalbaar vanwege het vele lokale bestemmingsverkeer van vrachtwagens. Beperkingen zijn uitdagend en veelvuldig handhaven (politie) en verlenen van ontheffingen (gemeente) is bovendien arbeidsintensief. Toch zullen we een aantal ingrepen nader gaan uitwerken. Daarnaast stellen we voor om het gedrag van vrachtverkeer positief te beïnvloeden door gesprekken aan te gaan met ondernemers, de bewegwijzering te verbeteren en beter te sturen bij toekomstige ontwikkelingen. In dit voorstel zit daarom een verzoek tot eenmalig projectbudget voor de aanpak verminderen vrachtverkeer.

Doel

Het doel van het Verkeerscirculatieplan is om een visie op de toekomstige verkeersnetwerken te geven, dat houvast geeft voor de ontwikkeling van het verkeersnetwerk in Aalsmeer de komende jaren.

Prestatie

Deze visie en de maatregelen die eruit volgen moeten Aalsmeer veilig, bereikbaar en leefbaar houden.

Voorgeschiedenis en context

Het vorige VCP stamt uit 2010, toen het Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan (AVVP) werd vastgesteld. Dit plan is destijds de basis geweest voor de huidige verkeerstructuur. Inmiddels is er veel veranderd en de ontwikkelingen van de afgelopen en komende jaren zijn verwerkt in een nieuw verkeercirculatieplan. In 2022 is er een Denktank Verkeer georganiseerd om verkeersissues samen met bewoners in beeld te brengen. Het VCP is in lijn met de beleidsuitgangspunten van de mobiliteitsagenda en heeft gebruik gemaakt van de bevindingen van de Denktank Verkeer.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

Aalsmeer ontwikkelt zich en het verkeer wordt steeds drukker. We hebben gekeken naar diverse ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en hebben een afweging gemaakt voor de diverse netwerken om Aalsmeer veilig, bereikbaar en leefbaar te houden.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

Het is mogelijk om geen VCP vast te stellen, maar dan mist er houvast voor de ontwikkeling van het verkeersnetwerk als geheel en worden er netwerkkeuzes gemaakt op straatniveau per project. Dit is een onwenselijke situatie.

Participatie

Voor het VCP is een online participatietraject ingezet met meer dan 300 reacties van bewoners. Ook zijn er twee bewonersavonden georganiseerd. Op de eerste avond lag de focus op het indienen van ideeën en knelpunten. Op de tweede bewonersavond zijn de concept-netwerkkaarten gepresenteerd en zijn er vragen beantwoord. Zoals gezegd is ook gebruik gemaakt van de bevindingen van de Denktank Verkeer.

Kantekeningen en risico's

Vooral het vrachtverkeer en de knip zijn onderwerpen waar veel maatschappelijk belang aan wordt gehecht. Dit zijn direct ook twee lastige knelpunten om op te lossen. Wat betreft vrachtverkeer is het volledig voorkomen van vrachtverkeer onmogelijk in het dorp. Het grootste deel van het

vrachtverkeer is namelijk bestemmingsverkeer. De maatregelen die in het VCP beschreven staan, bieden geen oplossing tegen bestemmingsverkeer. Vanwege het hoge percentage bestemmingsverkeer kan de perceptie ontstaan dat de maatregelen geen effect hebben op doorgaand vrachtverkeer.

De hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen Aalsmeer en Schiphol-Zuid (HOVASZ) is met veel geld en moeite samen met regionale partners gerealiseerd. Een oplossing vinden voor de knip, die midden in het HOVASZ traject ligt, is daarom een gevoelig onderwerp. We werken samen met de Provincie en de Vervoerregio om een oplossing te vinden. Het is nu nog niet duidelijk welke oplossing dat gaat worden. In het VCP noemen we wel de voorkeursoplossing van de gemeente en laten we zien wat er met de verkeersstromen gebeurt na invoering van deze maatregel. Het kan een risico zijn dat dit wordt geïnterpreteerd als de uiteindelijke oplossing, terwijl dit mogelijk toch anders kan worden.

Financiën

Het opstellen van het VCP is binnen het gestelde budget gerealiseerd. De maatregelen die volgen uit het VCP moeten in een uitvoeringsprogramma geprioriteerd worden en er zal een schatting van de kosten gemaakt moeten worden. Deze maatregelen moeten dan geïntegreerd worden in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP), met uitzondering van eenmalige projectkosten voor maatregelen tegen doorgaand vrachtverkeer.

Om de maatregelen tegen doorgaand vrachtverkeer uit te kunnen voeren vragen we eenmalig een budget aan van €225.000 voor 2025 en 2026. We dekken dit uit de stelpost nieuw beleid.

Beschrijving	**budget**
Inhuur projectleider (16 uur per week)	€100.000
Uitvoering maatregelen	€125.000
Totaal	€225.000

We verwachten dat dit project kan starten in september. Dit betekent dat we voor 2025 €75.000 euro uit dit budget aanspreken en €150.000 in 2026.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

Na vaststelling in de raad stelt het college een uitvoeringsprogramma op en prioriteert daarin welke maatregelen eerst genomen moeten worden en welke kosten daarmee gemoeid zijn. Vervolgens worden de maatregelen opgenomen in de planning van het MPP en uitgevoerd. Wij zullen de raad hier over informeren.

Voor het verlagen van de snelheid op verschillende wegen geldt dat dit niet van de één op de andere dag na het vaststellen van het VCP gebeurt. Hiervoor moeten verkeersbeslui ten worden genomen, met de mogelijkheid voor belanghebbenden om in bezwaar te gaan. Bovendien moet in sommige gevallen de inrichting van de weg nog worden aange past, waarbij ook de mogelijkheid is voor inwoners om te participeren.

Voor de uitvoering van de maatregelen gericht op het verminderen van doorgaand vracht verkeer vragen we apart budget en opdracht aan de raad, zodat we daar in 2025 direct mee kunnen beginnen.

Evaluatie

De effecten van de maatregelen uit het VCP worden gemonitord na invoering en indien nodig zal bijgestuurd worden.

Duurzaamheidsaspecten
Het VCP geeft een richting voor de verkeersnetwerken van de toekomst. Fietsveiligheid is een belangrijk uitgangspunt geweest om fietsen zo veel mogelijk te stimuleren als goed alternatief voor de auto op kleinere afstanden.

Bijlagen
Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025
Nota van Beantwoording VCP Aalsmeer 2025

De secretaris,	De voorzitter,
drs. Sj. Vellenga	mr. G.E. Oude Kotte

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.

Gemeente Aalsmeer

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 18 maart 2025, zaaknummer Z24-124394;

Besluit

1. het Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025 vast te stellen;
2. het college opdracht te geven om de voorgestelde maatregelen te prioriteren, onder te brengen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP) (met uitzondering van het project aanpak verminderen vrachtverkeer) en uit te voeren;
3. een budget van in totaal € 225.000 vrij te maken voor het project Aanpak verminderen vrachtverkeer in 2025 en 2026, deze kosten te dekken uit de stelpost nieuw beleid en de begroting overeenkomstig dit voorstel te wijzigen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier, De voorzitter,

H.R.E. Hofland mr. G.E. Oude Kotte

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.

VCP Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



Colofon

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Sustainable Mobility
Trade register number: 56515154
0883483088 T
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document:	VCP Gemeente Aalsmeer
Opdrachtgever	Gemeente Aalsmeer
Status:	Definitief
Datum:	18-03-2025
Projectnaam:	VCP Gemeente Aalsmeer
Projectnummer:	BI7877-101
Auteurs	JH en DB
Goedgekeurd	JH

Classificatie
Definitieve versie

Voorwoord

Voor u ligt het Verkeerscirculatieplan van Aalsmeer. Dit plan geeft richting aan wat we de komende jaren willen doen op het gebied van verkeerscirculatie in de gemeente Aalsmeer. Hierbij zijn veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid de belangrijkste uitgangspunten. De gemeente blijft investeren in de fysieke bereikbaarheid van Aalsmeer. Tegelijkertijd doen we een beroep op onze inwoners en ondernemers: bij de groei van woningen en bedrijven hoort acceptatie dat het drukker wordt en voor veiligheid is rijgedrag cruciaal. Samen maken we het verkeer. Een veilige, toekomstbestendige bereikbaarheid is in het belang van al onze inwoners, bedrijven en bezoekers.

Deze uitgangspunten hebben we vertaald naar ideale verkeersnetwerken voor de toekomst, een wensbeeld waarin alle verkeersdeelnemers een plek hebben gekregen. Hierbij hebben we meegenomen dat het steeds drukker wordt in Aalsmeer. Er zijn nu grote ontwikkelingen in voorbereiding, zoals de Oosteindedriehoek. Daarnaast komen er op mobiliteitsvlak nieuwe ontwikkelingen op ons af. Denk aan de energietransitie, deelmobiliteit en nieuwe vormen van logistiek. De gemeente probeert met dit plan zo goed mogelijk in te spelen op deze ontwikkelingen en het groeiende gebruik in goede banen te leiden.

De gepresenteerde netwerken zijn het gewenste toekomstbeeld. Na vaststelling van dit verkeerscirculatieplan zal deze situatie niet direct gerealiseerd zijn. Daarom beschrijft dit verkeerscirculatieplan op hoofdlijnen ook een pakket maatregelen waarmee we het wensbeeld de komende jaren kunnen realiseren. Hierbij laten we voldoende ruimte voor een flexibele invulling. Dit is nodig om in te kunnen spelen op experimenten en actuele ontwikkelingen. We zetten ons in om snel te starten met het uitvoeren van de eerste maatregelen.

Het Verkeerscirculatieplan hebben we niet alleen opgesteld op basis van analyse, onderzoek, nieuwe inzichten, trends en ontwikkelingen. Veel inwoners hebben aandachtspunten meegegeven en ook veel organisaties hebben meegedacht. Ik wil iedereen daarvoor van harte bedanken!

Bart Kabout

Wethouder mobiliteit



Gemeente Aalsmeer

Inhoudsopgave

Voorwoord **3**
Inhoudsopgave **4**
Samenvatting **5**
1 Inleiding **6**
1.1 Aanleiding 6
1.2 Wat is een Verkeerscirculatieplan? 6
1.3 Participatie 6
1.4 Opbouw en leeswijzer 7
2 Huidige situatie **9**
2.1 Nationale en regionale beleidskaders 9
2.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders 11
2.3 Trends 13
2.4 Ontwikkelingen 16
2.5 Huidige netwerken (per vervoerswijze) 20
2.6 Knelpunten (leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid) 22
3 Toekomstige netwerken **27**
3.1 Auto 28
3.2 Fiets 33
3.3 Voetgangers 35
3.4 Openbaar vervoer 35
3.5 Vrachtverkeer 36
4 Maatregelen **40**
5 Participatie **41**
5.1 Bewonersparticipatie 41
5.2 Woordvoerdersoverleggen met raadsleden 42
5.3 Wensbeelden Politie 42

Gemeente Aalsmeer

Samenvatting

Dit verkeerscirculatieplan biedt een praktische uitwerking van de mobiliteitsvisie. Het plan moet zorgen voor een optimale verkeersafwikkeling per vervoerwijze, zodat het verkeer zo veel mogelijk rijdt via de routes die daarvoor geschikt (te maken) zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met (woningbouw)ontwikkelingen en wordt onder andere gekeken naar overbelaste en ontbrekende schakels in het netwerk. De wegcategorisering is een van de sturingsmiddelen om verkeer via geschikte routes te sturen. Daarom wordt ook de wegcategorisering in dit plan herzien.

De basis van dit verkeerscirculatieplan is gevormd door nationaal, regionaal en lokaal beleid. Om de gemeente in de toekomst veilig, bereikbaar en leefbaar te houden, hebben we een analyse uitgevoerd van de verkeersknelpunten in het dorp. Bewoners zijn gevraagd naar hun ervaringen en knelpunten, en we hebben gesprekken gevoerd met bestuurlijke partners.

Voor elke vervoerwijze schetsen we een toekomstbeeld van het netwerk. Voor voetgangers is het uitgangspunt dat zij in principe overal goed en veilig moeten kunnen komen. Momenteel is dit in het dorp niet overal het geval. Waar dat zo is, doen we voorstellen voor verbeteringen.

Wat betreft het fietsnetwerk concluderen we dat er vooral verbindingen tussen de Oosteinderweg en de Aalsmeerderweg ontbreken. We stellen voor om één specifieke verbinding (spoorlijnpad) beter te faciliteren en te onderzoeken of er meer verbindingen mogelijk zijn. Op basis van het gewenste netwerk vragen we de Vervoerregio om een aantal routes officieel op te nemen in het regionale netwerk. Uit de bewonersparticipatie blijkt dat inwoners het onderhoud van fietspaden als onvoldoende ervaren. De focus ligt op veilige en comfortabele fietsroutes. We willen de komende jaren blijven investeren in het verbeteren van de kwaliteit van de routes uit het hoofdfietsnetwerk. Fietsers laten zich minder goed sturen dan auto's. Het hoofdfietsnetwerk wordt dan ook vooral bepaald door de fietsers zelf, de herkomsten en bestemmingen en de te ontsluiten voorzieningen.

Voor het autoverkeer constateren we dat de situatie rondom de knip moet veranderen, omdat deze leidt tot te veel verkeer door woonstraten. De gemeente heeft een werkgroep geïnitieerd met de Provincie en Vervoerregio voor een verdere probleemanlayse om vervolgens oplossingsrichtingen uit te kunnen werken. Verder stellen we een nieuwe wegencategorisering voor en introduceren we de GOW30. Dit doen we om de veiligheid voor fietsers op smalle lintwegen te verhogen.

Tot slot doen we voorstellen om het doorgaande vrachtverkeer zoveel mogelijk buiten het dorp te houden. Het volledig verbieden van vrachtverkeer is niet haalbaar vanwege het vele lokale bestemmingsverkeer van vrachtwagens. Beperkingen zijn uitdagend en veelvuldig handhaven (politie) en verlenen van ontheffingen (gemeente) is bovendien arbeidsintensief. Toch zullen we een aantal ingrepen nader gaan uitwerken. Daarnaast stellen we voor om het gedrag van vrachtverkeer positief te beïnvloeden door gesprekken aan te gaan met ondernemers, de bewegwijzering te verbeteren en beter te sturen bij toekomstige ontwikkelingen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Lokaal en regionaal zijn er de komende jaren veel ontwikkelingen met een impact op het verkeer in Aalsmeer. Zo worden er tot 2030 tweeduizend woningen gebouwd in Aalsmeer en wordt Greenpark Aalsmeer verder ontwikkeld tot modern bedrijventerrein. Er worden diverse infrastructuurprojecten gerealiseerd en in de hele Metropoolregio worden 250.000 huizen bijgebouwd. Dit alles vraagt om een duidelijke aanpak van de circulatie van het verkeer in en rond Aalsmeer. Een aanpak waarbij veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid drie belangrijke pijlers zijn.

De huidige mobiliteitsvisie biedt wel enige, maar onvoldoende handvatten voor uitvoering van praktische maatregelen aan het verkeersnetwerk op lokaal niveau. Vandaar dit verkeerscirculatieplan.

1.2 Wat is een Verkeerscirculatieplan?

Het verkeerscirculatieplan is een meer praktische uitwerking van de mobiliteitsvisie. In het verkeerscirculatieplan wordt er richting gegeven aan de netwerken waarbij huidige knelpunten zo goed mogelijk worden opgelost en rekening wordt gehouden met toekomstige (woningbouw) ontwikkelingen. Veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn drie pijlers die de leidraad vormen voor het opstellen van dit verkeerscirculatieplan. Het verkeerscirculatieplan geeft een duidelijk beeld op welke manier de gemeente Aalsmeer de mobiliteitsvisie voor de komende jaren praktisch wil uitwerken.



Figuur 1: Leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid

1.3 Participatie

Een belangrijk onderdeel van de totstandkoming van dit verkeerscirculatieplan is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken. Dit is gedaan aan de hand van het Aalsmeerse participatiebeleid.

Individuele bewoners

Tussen 14 mei 2024 en 14 juni 2024 hebben alle bewoners gelegenheid gehad om aandachtspunten, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven op het online participatieplatform. In hoofdstuk 5 gaan we hier nader op in. In de bijlage 2 is het verslag opgenomen.

Ook zijn bewonersavonden georganiseerd om aandachtspunten, knelpunten en positieve ervaringen te delen en te refecteren op de voorgestelde nieuwe netwerken. Deze bijeenkomsten met bewoners waren op 29 mei en 24 september 2024. Deze input hebben we gebruikt bij het verfijnen van de knelpunten, netwerken en maatregelen. Dit is volgens het beleid op het participatieniveau gemiddeld.

Gemeenteraad – commissie ruimte

Ook de gemeenteraad is bij de totstandkoming van het VCP betrokken geweest. De gemeenteraad is twee keer in de gelegenheid geweest om hun kaderstellende rol uit te oefenen, op 2 juli en 8 oktober 2024. De raadsleden hebben meegedacht over de huidige aandachtspunten en mogelijke oplossingsrichtingen.

Gemeente Aalsmeer

Participatie in het vervolgtraject

Na vaststelling van dit plan zullen er maatregelen uitgevoerd gaan worden. Bij projecten en verkeersbesluiten is dan ook nog de mogelijkheid om te participeren of in te spreken.

1.4 Opbouw en leeswijzer

Dit verkeerscirculatieplan (VCP) is opgebouwd in drie stappen. Als eerste het in beeld brengen van de huidige situatie (hoofdstuk 2): wat zijn de huidige netwerken, huidige trends en ontwikkelingen en huidige uitdagingen. De volgende stap (hoofdstuk 3) gaat in op de toekomstige netwerken: welke netwerken en welk type maatregelen zijn er nodig om de huidige en toekomstige knelpunten op te lossen. Een maatregelpakket is de derde stap, hiervoor is op basis van de toekomstige netwerken al een voorschot gemaakt (hoofdstuk 4). Het maatregelenpakket wordt nog verder uitgewerkt en in het MPP verwerk.

Bij het opstellen van dit VCP heeft participatie plaatsgevonden met zowel inwoners als Raad. Welke overleggen plaatsgevonden hebben is in het laatste hoofdstuk beschreven (hoofdstuk 5).





Huidige situatie



2 Huidige situatie

We hebben de relevante vigerende beleidsplannen geanalyseerd. Het gaat om nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Dit verkeerscirculatieplan dient hiermee in lijn te zijn.

2.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nationale Omgevingsvisie (2020)

In september van 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, opgesteld door Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 13 maart 2012) gaat op in de NOVI.
De nationale omgevingsvisie geeft een beeld van hoe de leefomgeving in Nederland er over 30 jaar uitziet. De horizon van de NOVI ligt op 2050, de horizon van de SVIR lag op 2040. In de NOVI zijn vier prioriteiten meegegeven die ook voor Aalsmeer relevant zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is groot, zodat belangen soms botsen. Het streven is combinaties van functies te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. De NOVI gebruikt drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaat voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen voorkomen we

De nieuwe Omgevingswet

De nieuwe Omgevingswet geldt vanaf begin 2024. De wet heeft dus gevolgen voor het huidige en het toekomstige beleid van de gemeente. De wet is van toepassing op bijvoorbeeld de herinrichting van wegen en het uitbreiden van woningbouw. Ook voor participatie heeft de wet gevolgen. Participeren door belanghebbenden is namelijk niet altijd verplicht, maar kan voor het vertrouwen in besluiten het best wel 'aan de voorkant' van besluitvorming gebeuren.

Landelijk beleid

Sinds 1 oktober 2023 is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Ministerie van IenW) een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom geïntroduceerd, de zogenaamde gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30). Het nieuwe wegtype GOW30 is een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen waar zowel doorstroming van verkeer als veel uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Door deze dubbelfunctie zijn deze wegen minder veilig. Daarnaast is het een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht voor 50 km/h, bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek.

In opdracht van het Ministerie van IenW heeft onafhankelijk kennisplatform CROW in 2021 het Afwegingskader 30 km/h (hierna: Afwegingskader) uitgewerkt. Het Afwegingskader biedt wegbeheerders handvatten wanneer een GOW30 toe te passen. In opdracht van het Ministerie van IenW heeft CROW in mei 2023 een Handreiking

voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (hierna: Handreiking) gepubliceerd. Hierin zijn handvatten opgenomen hoe een GOW30 in te richten indien een wegbeheerder besluit om een weg binnen de bebouwde kom om te vormen tot een GOW30.

Deze nieuwe landelijke richtlijn zorgt er – samen met de huidige Aalsmeerse verkeersproblematiek – voor dat naast heroverweging van de verkeerscirculatie ook een heroverweging van het wegencategoriseringsplan op zijn plaats is.

Vervoerregio Amsterdam

Aalsmeer maakt onderdeel uit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De VRA probeert Amsterdam en omliggende gemeenten bereikbaar te houden. Openbaar vervoer, fietsstimulering en verkeersveiligheid zijn hierbij belangrijke thema's. Het Multimodaal Toekomstbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040 is een belangrijk visiedocument om de regio, ondanks verdere verstedelijking bereikbaar te houden. Het gaat daarbij onder andere uit van het afremmen van de mobiliteitsgroei en het verbeteren van regionale en stedelijke fietsnetwerken.

De VRA is zowel concessieverlener (opdrachtgever) voor het openbaar vervoer als verdeler van de Rijksmiddelen uit de Brede Doeluitkering. De VRA stelt financiële bijdragen beschikbaar voor projecten die bijdragen aan hun doelstellingen. De gemeente dient hiervoor regelmatig aanvragen

Enkele voorbeelden van maatregelen die in de regel kunnen rekenen op bijdragen:

- Openbaar vervoer: aanleg van toegankelijke bushaltes, verbeteren van bestaande haltes, aanleg van busstroken of vrije businfrastructuur, prioriteitsregelingen en doorstromingsmaatregelen voor openbaar vervoer, dynamische reisinformatie
- Fietsstimulering: maatregelen die zorgen voor een kwaliteitsverbetering van het hoofdfietsnetwerk, zodat fietsers comfortabel en veilig kunnen doorfietsen; verbreden van fietspaden, aanbrengen van rode gesloten verharding, beter verlichten van fietspaden, instellen van voorrangsregelingen bijvoorbeeld door aanleg van rotondes, fietsrotondes en fietsstraten en toevoegen van goede stallingsvoorzieningen
- Verkeersveiligheid: verkeerseducatie en gedragscampagnes, aanpak van black spots en andere onveilige locaties door inframaatregelen, aanleg van snelheid remmende maatregelen en goede oversteekvoorzieningen

Provincie Noord Holland

Het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland richt zich op het bevorderen van slim, schoon en veilig reizen. De provincie investeert in duurzame vervoermiddelen zoals fietsen en openbaar vervoer, en maakt gebruik van slimme systemen om verkeersveiligheid te verbeteren. Belangrijke thema's zijn bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid, gezondheid, klimaatverandering en energietransitie. De provincie streeft naar een aanzienlijke vermindering van CO_2-uitstoot en werkt samen met gemeenten en andere partners om deze doelen te bereiken



2.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Aalsmeerse Verkeer- en Vervoersplan (AVVP)

In 2010 is het Aalsmeerse Verkeer- en Vervoerplan (AVVP) vastgesteld. Dit AVVP was gebaseerd op het omleggen van de N201 en het afwaarderen van de Burgemeester Kasteleinweg. Het AVVP is de basis voor de huidige verkeerscirculatie en de huidige wegencategorisering. Na het AVVP is een uitgebreid uitvoeringsprogramma vastgesteld.

De doorgaande N201 is in de jaren daarna verplaatst en buiten het dorp gelegd. In 2014 ging de nieuwe weg open. Doorgaand verkeer over langere afstanden is daardoor gebruik gaan maken van de omgelegde route. De nieuwe N201 heeft ook veel extra verkeer aangetrokken. Desondanks bleef er ook op de oude route (over de Aalsmeerderbrug en de Burgemeester Kasteleinweg) veel verkeer rijden, meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Op dat moment was het verkeerscirculatieplan uit het AVVP nog niet geïmplementeerd.

In 2015 heeft een zeer uitgebreid herkomst- en bestemmingsverkeeronderzoek plaatsgevonden door middel van kentekenonderzoek, wifi en bluetooth. Uit dit onderzoek bleek dat ongeveer 75% van het verkeer over de Aalsmeerderbrug een herkomst of bestemming in Aalsmeer of Kudelstaart had. De beide dorpen genereren zelf ook een aanzienlijke hoeveelheid autoritten terwijl het aantal ontsluitingswegen en vooral het aantal overgangen over de Ringvaart beperkt was en is. Dit verkeer concentreert zich dus vooral op de oversteek bij de Aalsmeerderbrug.

Een van de gedachten achter het oude verkeerscirculatieplan was dat de capaciteit van de N231 flink zou worden uitgebreid in samenwerking met de provincie Noord-Holland, dat de Burgemeester Hoffscholteweg en de verlengde Molenvlietweg zouden worden gerealiseerd en dat de Burgemeester Kasteleinweg hard zou worden geknipt. Het lokale verkeer zou daarmee in elk geval een nieuw netwerk van ontsluitingswegen krijgen en zo veel mogelijk worden gestimuleerd om via de omgelegde N201 te rijden.

Die eerste twee maatregelen zijn momenteel echter nog niet uitgevoerd. In de tussentijd is wel de Burgemeester Kasteleinweg afgewaardeerd en is hier een HOV-busbaan aangelegd. In de praktijk is – mede vanwege de te verwachten neveneffecten en de nog niet gerealiseerde andere maatregelen – gekozen voor een zachte knip in plaats van een harde.

Mobiliteitsagenda Aalsmeer

In 2022 is de Mobiliteitsagenda Aalsmeer vastgesteld. De Mobiliteitsagenda noemt aan de ene kant concrete maatregelen en richtingen en aan de andere kant laat de agenda ook ruimte voor nadere invulling. Deze ruimte is nodig om in te kunnen spelen op de gevolgen van grote infrastructuurprojecten als de Burgemeester Kasteleinweg, Middenweg en Burgemeester Hoffscholteweg. De Mobiliteitsagenda heeft het AVVP niet vervangen, maar wel beleidsdoelen geformuleerd voor de vormgeving van de toekomstige verkeersstructuur, een nieuwe verkeerscirculatie en een nieuwe wegencategorisering. De beleidsdoelen uit de mobiliteitsagenda zijn om Aalsmeer leefbaar, verkeersveilig en duurzaam bereikbaar te houden. Voor het verkeerscirculatieplan zijn deze doelen en de drie uitgangspunten uit de Mobiliteitsagenda het vertrekpunt:

- Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar
  - We bekijken de mobiliteitsopgave met een regionale en lokale bril vanuit alle modaliteiten.
  - We maken lopen aantrekkelijker en veiliger.
  - We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer.
  - De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden.
  - We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken.
- Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk
  - Iedereen moet veilig kunnen deelnemen aan het verkeer.
- Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar
  - We koppelen ruimtelijke ontwikkeling aan mobiliteit.
  - We kijken naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers.

- We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten.

Samengevat is het doel van de agenda om Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden en te maken voor iedereen. De gemeente werkt aan een goed wegennet en goede (logistieke) verbindingen in de regio. Dit houdt in: goed onderhoud, veilige wegen, betere doorstroming van verkeer, goede openbaarvervoerverbindingen en prettige wandelpaden.

Raadsprogramma 2022-2026

In 2022 is ook het Raadsprogramma voor de periode 2022-2026 vastgesteld. Hierin is het volgende opgenomen over mobiliteit:

De komende vier jaar dient de Mobiliteitsagenda te worden uitgewerkt tot praktische plannen. Perspectieven van de verschillende verkeersdeelnemers, automobilist, fietser en voetganger, worden hierbij als uitgangspunt genomen. Ook wordt vervoer via water verkend. Het openbaar vervoer dient binnen de gemeente zo vorm gegeven te worden dat deze naadloos aansluit op de behoefte van de inwoners en op de bestaande openbaarvervoerlijnen in de naburige gemeenten. De verschillende mobiliteitsplannen (algemeen verkeersplan inclusief een verkeerscirculatieplan, fietsplan, voetgangersplan, openbaar vervoersplan en een waterplan) dienen integraal als puzzelstukjes in elkaar te passen. Verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van publieke voorzieningen zijn hierbij leidend.

Coalitieafspraken 2023-2026

In de Coalitieafspraken tussen CDA, VVD en D66 uit 2023 staan ook enkele relevante passages over verkeer:

- De coalitie vindt het verkeerscirculatieplan een noodzakelijke voorwaarde om maatregelen te kunnen nemen. Alle maatregelen die nodig zijn om de verkeersstromen rustiger, duidelijker en veiliger te maken zullen meerdere jaren vragen om tot uitvoering te komen. Op basis van het vast te stellen plan zal de coalitie gericht prioriteiten stellen voor deze raadsperiode, zodat duidelijk is welke projecten we snel tot uitvoering willen brengen. Daarom stellen wij aan de hand van de uitkomsten van het plan een uitvoeringsagenda op.
- De verkeersveiligheid op de Burgemeester Kasteleinweg moet worden verbeterd. De weginrichting van de Knip moet veranderen. Het verkeer moet uit de woonwijken geweerd worden. De aanpassing van de knip krijgt prioriteit. De aanpassing van de knip mag de toekomstige woningbouwontwikkeling niet in de weg staan.
- Naast de weginrichting bij de Knip krijgt ook het verbeteren van de Legmeerdijk, tussen de Burgemeester Kasteleinweg en de Hoofdweg prioriteit. Voor een betere doorstroming is hier, in goed overleg met de provincie, verbreding van de weg nodig.

2.3 Trends

Energietransitie

De energietransitie zorgt voor een groter gebruik van voertuigen die niet door fossiele brandstoffen worden aangedreven. Het aantal elektrische voertuigen stijgt, net als het aantal voertuigen dat wordt aangedreven door waterstof. Het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe en de verwachting is dat de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn in het straatbeeld. De verwachting is dat deze trend doorzet en dat de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig is in het straatbeeld.



Deelmobiliteit

Het aantal mogelijkheden om van A naar B te gaan neemt toe. Deelvervoer zoals OV-fietsen, deelbakfietsen en deelauto's wordt steeds toegankelijker. Vooral de jongere consument vindt bezit, zoals een eigen auto, minder belangrijk. Aan de andere kant worden beschikbaarheid, flexibiliteit en dienstverlening belangrijker. Met Mobility as a Service (MaaS) kiest de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is.

In de gemeente Aalsmeer waren deelauto's beschikbaar, maar helaas heeft de aanbieder de deelauto's weggehaald. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van de vraag en is vooralsnog in Nederland vooral terug te vinden in de steden. De gemeente Aalsmeer is in gesprek met aanbieders om te onderzoeken wat nodig is om weer deelauto's binnen de gemeente aan te bieden.



Duurzaamheid

Elektrische voertuigen winnen terrein en worden steeds vaker ingezet. Vooral in het openbaar vervoer zien we een duidelijke verschuiving, waar elektrische bussen steeds vaker de norm worden. De fiets groeit eveneens in belang als vervoersmiddel, bijvoorbeeld bij pakketbezorging. Bovendien maken steeds meer (grotere) steden de beslissing om vervuilende voertuigen niet langer toe te staan in het centrum. Dit zorgt voor een discussie en gesprekken over de afweging tussen milieu, duurzaamheid en voortgang, aangewakkerd door de stikstofwetgeving.

In Aalsmeer zien we dezelfde trend, waar de fiets een steeds belangrijkere rol speelt als vervoermiddel, getuige de groeiende populariteit van e-bikes. Dit doet de vraag rijzen of andere elektrische voertuigen, zoals elektrische steps, een vergelijkbare opkomst zullen beleven, wat mogelijk aanpassingen aan de infrastructuur vergt.

Veel gemeentes in Nederland doen onderzoek naar de optimalisatie van binnenstadbevoorrading. Overwogen wordt dan om ruimere venstertijden toe te kennen aan elektrische voertuigen, terwijl voertuigen met verbrandingsmotoren juist beperkt worden. Deze ontwikkeling stimuleert de opkomst van distributiehubs aan de randen van de dorpskernen. Deze hubs kunnen fungeren als knooppunten voor goederenoverslag, wat een positieve impuls geeft aan duurzame logistiek en de

belevingskwaliteit van de kernen verbetert. Ook kunnen deze hubs uitgebreid worden met andere mobiliteitsvoorzieningen, zoals parkeren deelvervoer en openbaar vervoer. Aalsmeer blijft deze ontwikkelingen op de voet volgen.



Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speedpedelec, de toename van elektrische fietsen en bakfietsen neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt.

Ook binnen de gemeente Aalsmeer zijn deze verschillende typen voertuigen aanwezig. De weg- en fietsinfrastructuur in de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden.



Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken.

Door de digitalisering laat de samenleving meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber of flitsbezorgers. Betere technologie in voertuigen en meer data leidt tot een nog betere en slimmere manier van reizen. Hierop dient de gemeente Aalsmeer goed te anticiperen, er zal steeds meer data beschikbaar moeten zijn. Dit is afgesproken in de Top 15 data van de Digitalisering Overheden.

Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto’s neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling heeft op het gebied van de auto een groot effect op vooral gebiedsontsluitingwegen en stroomwegen (de grotere, drukkere wegen). Op deze wegen wordt de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de gemeente Aalsmeer is het belangrijk om te anticiperen op deze technologieën en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen.

Voertuigen worden steeds geavanceerder en gaan nu al met elkaar en ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden breiden zich in de toekomst uit (onder andere met steeds slimmere verkeerslichten). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten kan dit leiden tot een betere doorstroming.

Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler. Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt. Dit betekent dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden; dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels (zoals paaltjes) zoveel mogelijk verwijderd of afgeschermd worden.

Bevolkingsgroei en verstedelijking.

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) had de gemeente Aalsmeer in 2024 in totaal 33.279 inwoners. De bevolking is de afgelopen 5 jaar gestegen (sinds 2020 met 4%). Deze stijging is vooral toe te wijzen aan de toename van het aantal ouderen (>80 jaar) en leeftijd 20 tot 25 jaar. Daarentegen is de leeftijdsgroep <20 jaar juist gedaald. Door de stijging van het aantal inwoners neemt ook het verkeer in Aalsmeer toe.

Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot blijft. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden bijvoorbeeld bij gedragscampagnes en handhaving.

Groei fietsgebruik

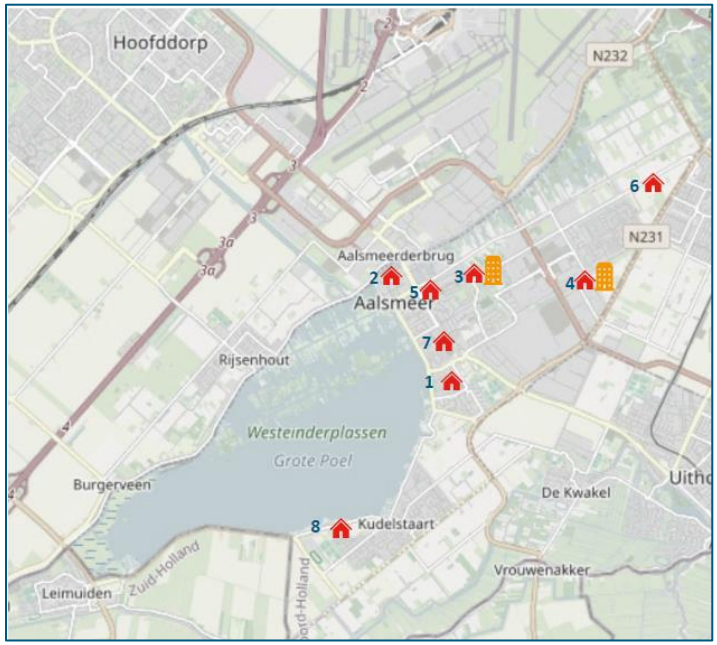
We verwachten in 2027 een groei van het fietsgebruik van 9% ten opzichte van 2019. Dat komt door de bevolkingsgroei en door de elektrische fiets, waardoor de gemiddelde fietsafstand toeneemt. Ook de toename van het OV-gebruik en bijbehorend voor- en natransport zorgt voor meer fietsgebruik. Het aandeel van de elektrisch fiets in het totale fietsgebruik neemt naar verwachting toe van 22% in 2019 tot 43% in 2027.

Groei auto’s en autobezit

We verwachten ten minste tot 2030 een groei van het aantal auto’s (niet hetzelfde als autogebruik). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei. Het autobezit groeit van 0,46 in 2010 naar 0,52 per persoon in 2030. Logischerwijs ligt deze waarde in stedelijke gebieden lager en in landelijke gebieden hoger. Een deel van de groei is toe te wijzen aan de groep ouderen, die steeds langer vitaal en zelfstandig blijven.

2.4 Ontwikkelingen

De komende jaren wordt er in Aalsmeer flink doorgebouwd. In totaal is de verwachting dat er tot 2030 ruim 2000 woningen bijkomen. Een deel van deze woningen is al in bestemmingsplannen onherroepelijk besloten en een deel van deze woningen moet nog in bestemmingsplannen worden vastgelegd. Deze ontwikkelingen hebben impact op het verkeer in Aalsmeer. Alle ontwikkelingen zijn meegenomen in dit VCP, alleen zijn voor de projecten die nog niet onherroepelijk zijn nog wel aparte verkeersonderzoeken nodig voor het vaststellen van een bestemmingsplan. De grootste ontwikkelingen binnen Aalsmeer zijn Hornmeer, Greenpark, Oosteinderdriehoek, Tuinen van Aalsmeer, Zwarteweg, Westeinderhage en de Studio's.



Figuur 1: ontwikkellocaties woningen en bedrijven

2.4.1 Woningbouwprojecten

1. Hornmeer (onherroepelijk)

In de Meervalstraat en de Roerdomplaan komen in totaal zo'n 140 nieuwe woningen. De bouw op beide locaties is inmiddels begonnen. Naast woningen worden in de Roerdomplaan ook zorgvoorzieningen gerealiseerd in de plint. Beide locaties worden in 2025 opgeleverd.

2. Studio's (nog niet onherroepelijk)

Het terrein van Studio's Aalsmeer wordt mogelijk ontwikkeld tot een woongebied. Op dit moment zijn de plannen nog niet concreet, maar in het kader van het VCP nemen we de ontwikkeling alvast mee en gaan daarbij uit van de ontwikkeling van ongeveer 600 woningen.

3. Parkmeer (onherroepelijk)

In het gebied Parkmeer worden 8 zelfbouwkavels ontwikkeld. Daarnaast zijn er 17 appartementen gerealiseerd en 30.000 m^2 bedrijventerrein.

4. Greenpark (onherroepelijk)

Het gebied rond de bloemenveiling in Aalsmeer wordt ontwikkeld tot een hoogwaardig bedrijventerrein, dat door de goede bereikbaarheid een aantrekkelijke vestigingsplaats vormt voor zowel regionale als internationale bedrijven. Inmiddels hebben zich al verschillende bedrijven op Green Park Aalsmeer gevestigd en is een groot deel van het terrein in al gebruik.

5. Polderzoom (onherroepelijk)

Polderzoom I is eerder al grotendeels opgeleverd en vorig jaar zijn in Polderzoom II 80 woningen opgeleverd . In het eerste kwartaal van 2025 worden de laatste 16 woningen opgeleverd in Polderzoom 1 en in de toekomst komen er in Polderzoom 2 nog eens circa 52 woningen bij. Daar is nog geen opleverdatum van bekend.

Gemeente Aalsmeer

6. Oosteindedriehoek (deels onherroepelijk)

De Oosteindedriehoek is de grootste ontwikkeling binnen de gemeente met de bouw van een volledige nieuwe wijk met in totaal zo'n 1600 woningen. Voor de eerste fase is een bestemmingsplan voor de bouw van 850 woningen vastgesteld. Voor de tweede fase, de bouw van nog eens 750 woningen, moet nog een bestemmingsplan worden vastgesteld.

7. Zwarteweg (nog niet onherroepelijk)

Bij de Zwarteweg wordt een project met ongeveer 150 woningen ontwikkeld. Het project ligt pal langs de Burgemeester Kasteleinweg ter hoogte van de knip. Dat maakt dat dit project daardoor een groot raakvlak heeft met het verkeerscirculatieplan. Met name de oplossingsrichting voor de knip is van invloed op deze ontwikkeling.

8. Ontwikkelingen Kudelstaart (deels onherroepelijk)

In Kudelstaart vinden een aantal ontwikkelingen plaats. De ontwikkelingen zijn Bilderdammerweg (ruim 30 woningen) en Westeinderhage. Westeinderhage is inmiddels onherroepelijk. Er worden met dit project ruim 260 woningen gerealiseerd. Er zijn ook initiatieven waar nog een besluit over genomen moet worden, zoals Hoofdweg Zuid (300 woningen).

2.4.2 Infraprojecten

Meerjarenprojectplan Buitenruimte

Jaarlijks wordt in Aalsmeer het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte met actuele ontwikkelingen en een uitvoeringsprogramma geactualiseerd en vastgesteld. Via het MPP worden de verkeersprojecten indicatief gepland en wordt de financiering geregeld. Ook maatregelen die voortvloeien uit dit VCP/WCP zullen via het MPP geprogrammeerd worden.

De volgende projecten uit het MPP zijn voor het VCP het meest relevant:

1. Aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
2. Aanleg Spoorlijnpad-noord (netwerk langzaam verkeer)
3. Aanleg van de Verlengde Molenvlietweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
4. Reconstructie van de Machineweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
5. Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer (netwerk langzaam verkeer)
6. Fietspad Bilderdammerweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
7. Herinrichting Hortensialaan (netwerk auto en langzaam verkeer)
8. Herinrichting en brug Lijnbaan-Dorpsstraat (netwerk boot, auto en langzaam verkeer)

1, 2 en 3: Aanleg Burgemeester Hoffscholteweg, Spoorlijnpad en Verlengde Molenvlietweg

De Burgemeester Hoffscholteweg en Verlengde Molenvlietweg maken onderdeel uit van de zogenaamde Noordvork. Deze nieuwe infrastructuur verbindt de N201, Greenpark en Oosteinde op een betere manier met het centrum van Aalsmeer dan de huidige wegen en vormt bovendien een alternatief voor de afgewaardeerde Burgemeester Kasteleinweg. De aanleg van de nieuwe infrastructuur gaat niet zonder slag of stoot. Er is sprake van moeizame grondverwerving, vervuiling, en complexe verlegging van kabels en leidingen. De nieuwe wegen beginnen op de luchtfoto van Aalsmeer zichtbaar te worden, maar uitvoering zal zeker tot in 2026 duren. In het project Burgemeester Hoffscholteweg wordt ook het verwijderde Spoorlijnpad tussen Stommeerkade en Bielzenpad teruggebracht, inclusief veilige oversteek bij de Hoffscholteweg. Dit pad moest verwijderd worden vanwege de afgraving van de dijk ten behoeve van leidingwerkzaamheden en de aanleg van de nieuwe weg, maar zal op veler verzoek weer, en in verbeterde vorm, worden aangelegd.

4. Reconstructie Machineweg

De reconstructie van de Machineweg is een van de ingrijpendste, belangrijkste maar ook meest complexe projecten in Aalsmeer. De verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling schieten op een aantal punten tekort. Onder andere door de

aanwezigheid van het water, de aankoop van gronden, diverse benodigde procedures en verlegging van kabels en leidingen is het een tijdrovend project. Daarbij is de uitvoering ook een hele uitdaging, omdat alle achterliggende gebieden wel bereikbaar moeten blijven. Door de aanwezigheid van het water is aanpassing van de infrastructuur bij de Middenweg-Catharina-Amalialaan alleen mogelijk door richting het water te bouwen en de nieuwe infrastructuur te onderheien. De eerste fase van dit project (alles ten zuidoosten van de Wilhelminastraat) is volop in uitvoering. Bij de Middenweg-Catharina-Amalialaan komt een rotonde boven het water. Hier gebeurden veel ongevallen. De rotonde bij de Hornweg wordt aangepast. De langzaamverkeersvoorzieningen worden verbeterd. Er komt een vrijliggend fietspad en trottoir tussen Hornweg en Japanlaan. Het gedeelte tussen Japanlaan en Legmeerdijk heeft een trottoir gekregen en de rijbaan is versmald en ingericht als 30 km/uur-gebied. In fase 2 zou een vergelijkbare rotonde op de kruising Machineweg-Aalsmeerderweg worden aangelegd. Deze rotonde is nodig om de verkeersafwikkeling te verbeteren die bovendien verder onder druk komt te staan door diverse nieuwbouwplannen die tot extra verkeer leiden. Een rotonde kan het verkeer beter verwerken en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om langzaam verkeer op deze belangrijke fietsroutes voorrang te geven. Door diverse tegenvallers is de financiële haalbaarheid van deze rotonde op korte termijn onzeker geworden.

5. Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer

Vanaf de nieuwe woonwijk Polderzoom 2 zijn in het stedenbouwkundig plan onvoldoende verbindingen met langzaamverkeerroutes bedacht. Om het fietspad langs de Aalsmeerderweg of het Bielzenpad te bereiken moet men twee keer een 50-weg kruisen. Er is een aanzienlijk hoogteverschil tussen de wijk en het Bielzenpad. Een directe fietsverbinding is hier niet mogelijk. Daarom wordt gezocht naar alternatieven om Polderzoom 2 voor langzaam verkeer beter te ontsluiten.

6. Fietspad Bilderdammerweg

Op het 30 km/uur-gedeelte van de Bilderdammerweg is het in de spitsen te druk met gemengd verkeer, waarbij auto's, bussen en fietsers allemaal van dezelfde rijbaan gebruik maken. Langs dit weggedeelte is een vrijliggend fietspad aangebracht. Op het Robend zijn de fietsstroken verbreed en de kruising bij de Graaf Willemlaan en het winkelcentrum is aangepast.

7. Herinrichting Hortensialaan

De Hortensialaan wordt ingericht als 30 km/uur-gebied. Hierbij worden ook de kruispunten met de Ophelialaan en met de 1e J.C. Mensinglaan aangepast. De weg wordt hierdoor minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer dat de afgewaardeerde Burgemeester Kasteleinweg probeert te omzeilen. Het gedeelte tussen Ophelialaan en 1e J.C. Mensinglaan is inmiddels gereed.

8. Groot onderhoud en brug Lijnbaan-Dorpsstraat

De Lijnbaan en de Dorpsstraat zijn aan groot onderhoud toe tussen Oosteinderweg en Barendebrug. De wegen worden ingericht als 30 km/uur-zone ingericht, met een kruispuntplateau op de kruising Dorpsstraat-Ringvaartzijde. Halverwege de Lijnbaan wordt een brug gerealiseerd. Deze brug is van belang om de woningen per boot bereikbaar te maken en een verbinding met de Ringvaart te creëren. Na overleg met bewoners is besloten geen circulatiemaatregelen zoals een knip of eenrichtingsverkeer door te voeren, maar de weg wel opnieuw in te richten.

2.4.3 Regionale ontwikkelingen

1. 1e fase capaciteitsvergroting N231-zuid

De provincie Noord-Holland is eigenaar en wegbeheerder van de N231. De weg heeft onvoldoende capaciteit in de spitsen en dat leidt regelmatig tot filevorming. Voor verdubbeling van deze weg en het substantieel vergroten van de capaciteit van de kruispunten ziet de provincie echter in de komende jaren geen mogelijkheden. De provincie gaat binnenkort groot onderhoud plegen. Voor de gemeenten Aalsmeer en voor de Vervoerregio Amsterdam is het verbeteren van de doorstroming en oversteekbaarheid van deze weg van groot belang. Een goede doorstroming op de N231 zorgt voor minder verkeer over de lokale wegen van Kudelstaart en Aalsmeer en zorgt voor een snellere afwikkeling van de R-net-buslijnen.

Aalsmeer, Provincie en Vervoerregio zijn al enkele kortetermijnmaatregelen overeengekomen om de capaciteit op relatief eenvoudige wijze te vergroten. Op de Bachlaan komt een extra opstelvak. In zuidelijke richting komen twee rijstroken tot en met de kruising met de Mijnsherenweg. De busstrook in noordelijke richting wordt opgeheven. Alle partijen dragen bij aan de financiering van deze maatregelen.

De provincie Noord-Holland voert daarnaast een regionale studie uit (Zuidlobstudie) op welke provinciale wegen een capaciteitsverhoging nodig is. De gemeente Aalsmeer dringt aan op verhoging van de capaciteit van de Legmeerdijk en Bosrandweg.

2.5 Huidige netwerken (per vervoerswijze)

2.5.1 Voetgangersnetwerk

Aalsmeer heeft geen officieel vastgesteld voetgangersnetwerk. Het uitgangspunt vanuit de mobiliteitsagenda is dat voetgangers overal prettig moeten kunnen komen binnen de gemeente.

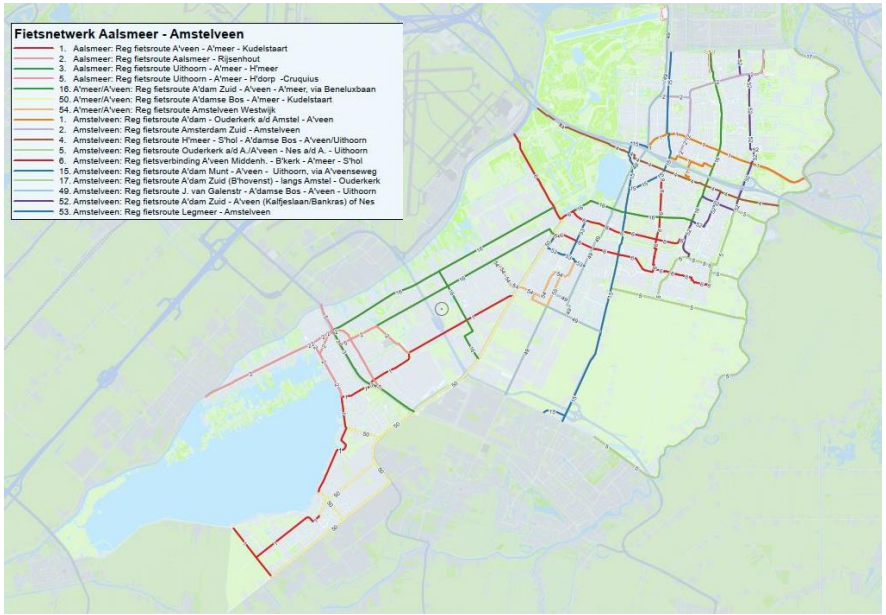
2.5.2 Fietsnetwerk

Het regionale hoofdfietsnetwerk van de Vervoerregio Amsterdam staat hieronder weergegeven met routenummers. Op dit hoofdnetwerk streven de Vervoerregio en de regiogemeenten naar comfortabel en veilig doorfietsen. Hierbij wordt gestreefd naar brede fietspaden in rode gesloten verharding (asfalt of beton), goede verlichting en zo veel mogelijk voorrang voor fietsers. De onderstaande regionale kaart klopt voor Aalsmeer nog niet voor 100%. Vooral rond het centrum en de Burgemeester Hoffscholteweg zijn enkele aanpassingen nodig.

Enkele routes in de regio hebben de topstatus van MRA-fietsroute gekregen (Metropoolregio). Voor deze routes liggen de kwaliteitscriteria iets hoger dan voor de overige regionale routes.

Momenteel zijn in Aalsmeer drie routes aangewezen als MRA-route:

- Aalsmeerderweg-Bielzenpad-Wissel-Baanvak-centrum
- Burgemeester Kasteleinweg
- Centrum-Stommeerweg-Kudelstaartseweg-Robend-Hoofdweg

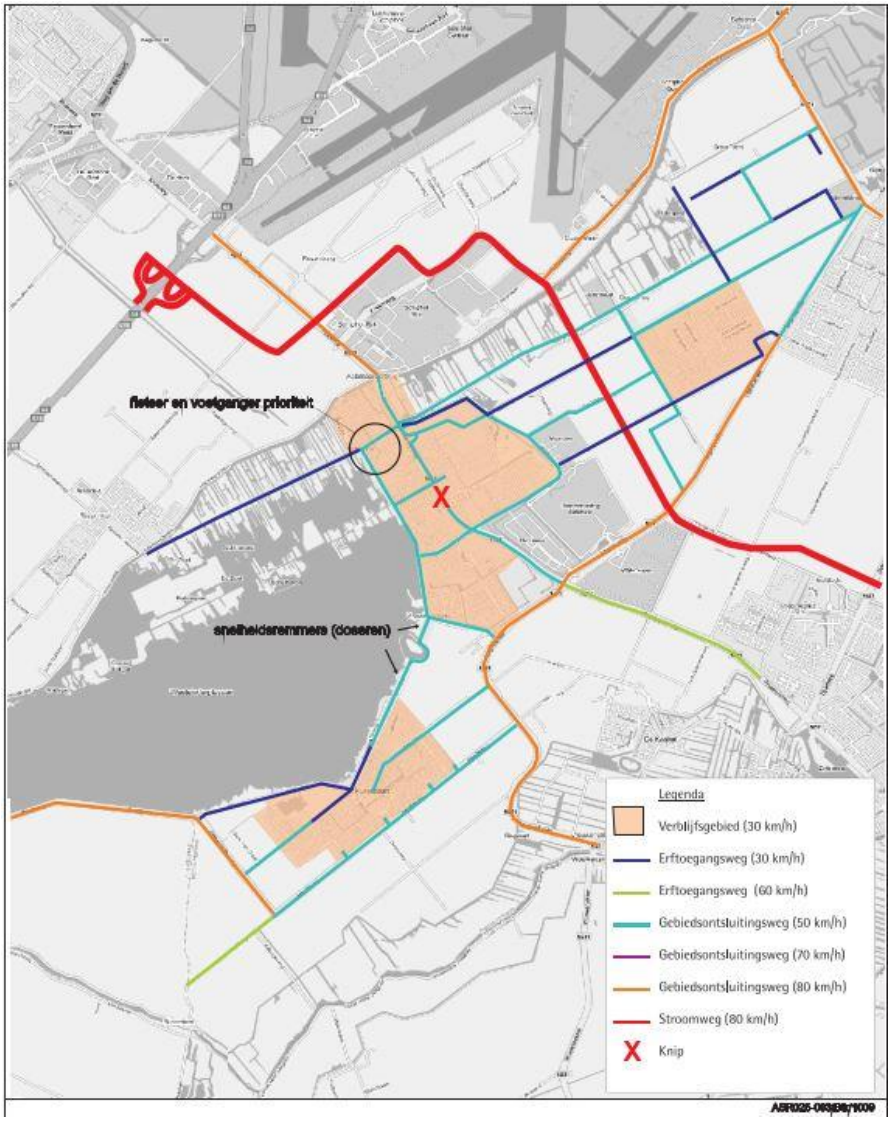


Figuur 2: Huidig fietsnetwerk

2.5.3 Autonetwerk

Gemotoriseerd verkeer kent een andere ontsluiting dan fietsverkeer. Op de plattegrond hieronder, uit het Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan 2010, staat het autonetwerk weergegeven. De knip in de Burgemeester Kasteleinweg is leidend geweest voor deze structuur. Toentertijd speelde het gegeven dat er nog geen nieuwe N201 was aangelegd; al het doorgaande verkeer vanuit Hoofddorp richting Uithoorn ging dwars door Aalsmeer. Aalsmeer liep hierdoor vast. Besloten werd de nieuwe N201 om Aalsmeer heen te leggen, en deze route aan te wijzen als doorgaande stroomweg (grote rode lijn in de afbeelding hieronder).

Tegelijkertijd zou er in de Burgemeester Kasteleinweg, ter hoogte van de kruising met de 1e- en 2e J.C. Mensinglaan, een ‘harde’ knip voor het



Figuur 3:Huidig autonetwerk uit APPV (wegcategorisering)

autoverkeer worden aangelegd, om doorgaand (sluip)verkeer door Aalsmeer te ontmoedigen. Dit is uiteindelijk een 'zachte' knip geworden. De route via/langs de Kasteleinweg is nog wel mogelijk, deels via 30 km/uur-straten, maar voor doorgaand verkeer is deze route niet aantrekkelijk. Het gebied rondom de Stationsweg en de Van Cleeffkade werd als centrumgebied aangewezen, waar de voetganger en de fietser prioriteit kregen.

Gebiedsontsluitingswegen met een maximale snelheid van 50 km/uur werden de Oosteinderweg, Van Cleeffkade, een deel van de Aalsmeerderweg, de Middenweg, de Molenvlietweg, de Burgemeester Kasteleinweg, de Ophelialaan, de Kudelstaartseweg, de Bilderdammerweg, de Mijnsherenweg, de Hoofdweg, de Machineweg, de Legmeerdijk (deels), de Rietwijkeroordweg (deels) en de Noordpolderweg.

Ook zijn er in het AVVP een aantal straten aangewezen, waar 30 km/uur zou moeten gaan gelden, zoals de Uiterweg, een deel van de Aalsmeerderweg, de Hornweg en het centrumgebied Kudelstaart. Niet alle 30 km/uur-limieten uit het AVVP van destijds zijn ingevoerd.

2.6 Knelpunten (leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid)

Voor het in beeld brengen van de knelpunten in Aalsmeer en Kudelstaart zijn de volgende bronnen en methoden gebruikt:

- de verkeersmeldingen uit het Fixi-systeem en andere meldingen, klachten en ervaringen van bewoners en weggebruikers;
- input van de Denktank Verkeer;
- bekijken van ongevallengegevens en onderzoeksdata (tellingen, metingen, modelgegevens);
- door de hoeveelheid verkeer en de gereden snelheden af te zetten tegen de kenmerken van wegen;
- door de netwerkkaarten over elkaar heen te leggen en te analyseren waar verschillende modaliteiten elkaar in de weg zouden kunnen zitten;
- input vanuit diverse stakeholders, zoals bewoners, provincie, MRA en politie behandelen we in hoofdstuk 5.

2.6.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheidsknelpunten zijn ontstaan omdat zowel de regionale als de lokale ontsluitingsstructuur momenteel onvolwaardig is. Hierdoor ontstaan oneigenlijke routes die niet geschikt zijn voor de hoeveelheid en het type verkeer dat er rijdt.

Onvolwaardige regionale verkeerstructuur

De gedachte was dat de hoofdontsluiting van Aalsmeer en Kudelstaart zou gaan plaatsvinden via de omgelegde N201. Tot nu toe functioneert dit onvoldoende, vanwege meerdere redenen:

- Op het oostelijke deel bij Uithoorn is gekozen voor een 2x1-structuur met een 2x1-aquaduct. Vrij snel na opening van de weg bleek al dat deze capaciteit te beperkt is en in de spitsen tot filevorming leidt.
- Veel kruispunten zijn gelijkvloers aangelegd en voorzien van verkeerslichten. Dat leidt ertoe dat de functie als stroomweg niet echt tot zijn recht komt, maar het verkeer van kruispunt naar kruispunt rijdt en daar in de regel weer moet afremmen, stilstaan, wachten en optrekken. Op sommige kruispunten leidt dit inmiddels alweer tot terugslag en filevorming.
- Vanuit het oosten kan men nog niet rechtstreeks naar Aalsmeer-centrum rijden, omdat de nieuwe verkeersstructuur via Middenweg-Molenvlietweg-Burgemeester Hoffscholteweg nog niet klaar is. Hierdoor blijft er veel verkeer over de smalle Stommeerkade rijden.
- Vanuit het westen blijft men noodgedwongen via de Aalsmeerderbrug richting Aalsmeer en Kudelstaart rijden. Routes tussen het westen en Aalsmeer-centrum, Stommeer en Kudelstaart, zijn via de N201 5 kilometer om ten opzichte van een route via de Aalsmeerderbrug. Voor veel weggebruikers, inclusief vrachtwagenchauffeurs is en blijft het daarom logischer om via de Aalsmeerderbrug te rijden.
- Verkeer richting Kudelstaart ziet zich op de N231-zuid (Legmeerdijk-Noordzuidroute) geconfronteerd met te weinig capaciteit op de provinciale weg en veel verkeersregelinstallaties. Dit verkeer zoekt naar routes binnendoor via Mijnsherenweg, Fortbocht, Westeinderroute of juist via De Kwakel en genereert overlast en onveilige situaties op het lokale wegennet. In Kudelstaart zijn diverse nieuwbouwontwikkelingen gepland waardoor het verkeer verder zal groeien. Er is daarom een behoefte om de capaciteit op de N231-zuid uit te breiden naar een 2x2 structuur. De Provincie ziet daar voorlopig echter geen mogelijkheden voor. Bij het aankomende groot onderhoud dat de provincie uitvoert aan de N231, worden wel enkele capaciteitsverruimende maatregelen meegenomen in het werk. De maatregelen zullen vooral een effect hebben op de avondspits. Voor verbetering van de ochtendspits zijn grootschaliger maatregelen nodig.

Een onvolwaardige lokale ontsluitingsstructuur

Naast een functie voor doorgaand regionaal verkeer had de oude Burgemeester Kasteleinweg ook een hele belangrijke functie als lokale ontsluitingsweg voor de Aalsmeerse wijken aan weerszijden van deze weg. De Aalsmeerse en Kudelstaartse huishoudens genereren immers zelf ook een aanzienlijke hoeveelheid verkeersbewegingen, waarvoor lokale ontsluitingswegen nodig zijn. Met het

aanbrengen van de zachte knip is deze ontsluitingsfunctie grotendeels komen te vervallen, maar is de verkeersvraag niet verdwenen.

Mede omdat de N231 nog steeds een drukke flessenhals is, kiezen Kudelstaarters voor andere routes door Aalsmeer, onder andere via de Westeinderroute en het centrum. Mensen uit onder andere het westen van Uithoorn en werkgebieden rond de veiling en in Hornmeer zoeken naar lokale routes om de zachte knip te omzeilen. De routes via de Hortensialaan, Ophelialaan, Zwarteweg, Dreef, Jac. P. Thijsselaan en Westeinderroute (Kudelstaartseweg-Stommeerweg-Stationsweg-Van Cleeffkade) zijn hierdoor drukker geworden.

2.6.2 Veiligheid

Risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (conform SPV)

Vernieuwde, extra aandacht voor verkeersveiligheid is noodzakelijk en daarom hebben Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen nieuw beleid geïntroduceerd om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV is een visie op een nieuwe aanpak van verkeersveiligheid, de risicogestuurde aanpak. We gaan van reactief naar proactief. Om de verkeersveiligheid te verhogen dient elke wegbeheerder primair te werken aan het verbeteren van het verkeersveiligheidsniveau van en voor alle SPV beleidsthema's (het verbeteren van de basis) en éxtra inspanning te leveren op (risicofactoren binnen de) thema's die een verhoogd risico vormen.

Vanuit een risicogestuurde aanpak is het echter van groot belang dat de kwetsbare verkeersdeelnemers centraal staan. De voetganger is hierbij primair van belang (ondanks dat door onderregistratie mogelijk weinig ongevallen geregistreerd worden).

Daarnaast zijn kruispunten, of locaties waar langzaam verkeer het gemotoriseerd verkeer kruist, de locaties met het hoogste verkeersveiligheidsrisico (de vormtoets is grotendeels voornamelijk bepaald o.b.v. de wegvakkenmerken). Deze verdienen dan ook meer aandacht dan de wegvakken. Om deze reden is onderstaand een korte scan uitgevoerd van de locaties waar met name voetgangers (en fietsers) in conflict komen met het zwaardere (gemotoriseerde) verkeer. Hierbij is het vanuit risico oogpunt van belang dat locaties met relatief veel conflicten, een relatief grote hoek en met relatief groot snelheidsverschil een hoger risico kennen.

In deze paragraaf zijn de volgende elementen uitgewerkt

- Aandachtsgebieden vanuit de Risicoanalyse
- Risicolocaties (o.b.v. risicoanalyse aangevuld met de kruispuntlocaties)
- Ongevallenanalyse

Risicoanalyse Aalsmeer[1]

Doelgroepen/thema's

- Fietsers in de leeftijden 18 t/m 24 jaar, 60 t/m 64 jaar en 65+
- Ouderen (in de toekomst steeds meer in verband met toenemende vergrijzing)
- Bromfietsers+ en snorfietsers (er is een jaarlijkse toename in het aantal snorfietsers)
- Snelheid
- Gedrag algemeen: afleiding, alcohol- en drugsgebruik

Infrastructuur – algemeen

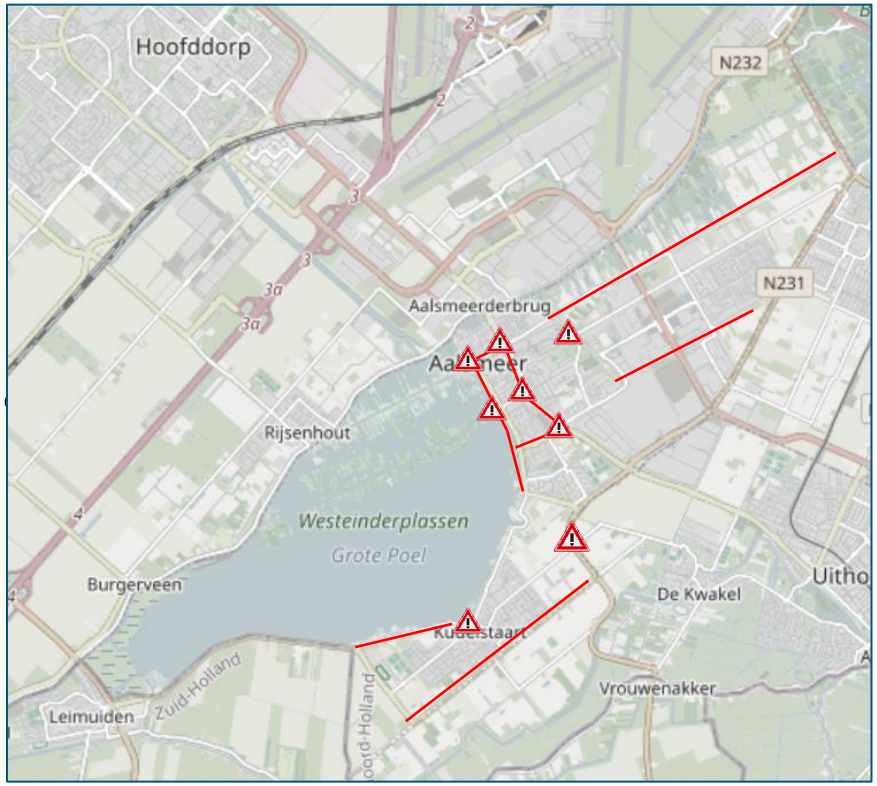
- Lintwegen met een doorgaand karakter
- Te smalle tweerichtingsfietspaden
- Fietsers op de rijbaan op 50 km/uur wegen

Infrastructuur – specifieke wegen

- Oosteinderweg
- Kruispunt Aalsmeerderweg - Stommeerkade
- N196 Burgemeester Kasteleinweg

[1] Verkeersveiligheidsanalyse Aalsmeer, VRA, 2020

- Zwarteweg
- Hoofdweg
- N231 Legmeerdijk (provinciale weg)
- Stormmeerweg
- Herenweg



Figuur 4: Locaties met een relatief groot verkeersveiligheidsrisico.

Risicolocaties

De risicoanalyse richt zich vooral op de wegvakken, welke conform de vormtoets of vanuit gebruik een aandachtspunt vormen. De locaties waar verkeer elkaar kruist vormen echter een groter verkeersveiligheidsrisico. Om deze reden zijn deze wegvakken gecombineerd met locaties waar relatief veel gemotoriseerd verkeer kruist met langzaam verkeer. Dit leidt tot de kaart in figuur 7.

Hierbij zijn bewust de N-wegen niet weergegeven, op deze wegen is de uitwisseling van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer beperkt (ten opzichte van de andere wegen).

Geregistreerde ongevallen

Vanuit het risicogestuurde beleid is het van belang om te kijken naar de locaties met het hoogste risico. Een deel van de ongevallen wordt geregistreerd en kan een aanvullend beeld geven van de verkeersveiligheidssituatie. Deze analyse van de geregistreerde ongevallen is in bijlage 1 weergegeven. Belangrijke kanttekening is dat niet alle ongevallen geregistreerd worden en daarom niet het volledige beeld geven. Voor een vergelijking de verkeersveiligheid van verschillende wegen in Aalsmeer is het wel een nuttige analyse.

Belangrijk aandachtpunt uit deze analyse zijn de kruisingen op de Burgemeester Kasteleinweg, met name die met de Dorpsstraat en met de Oosteinderweg. Op deze kruisingen zijn rotondes aangelegd, die momenteel volop in de aandacht staan. De rotondes wijken af van de standaardvormgeving omdat er is gekozen voor de aanleg van een busbaan midden door de middeneilanden, geregeld met verkeerslichten. De gemeente heeft tot tweemaal toe actie ondernomen om het aantal ongevallen hier terug te dringen.

Als de verschillende netwerken met elkaar vergeleken worden, vallen direct de Oosteinderweg, Stationsweg en Stommeerweg op, waar fietsverkeer en (zwaar) autoverkeer de weg deelt. Ook op basis van de objectieve veiligheidscijfers komen deze wegen terug.

2.6.3 Leefbaarheid

Bij leefbaarheid op het gebied van verkeer moet vooral gedacht worden aan ervaren verkeersoverlast. Dit uit zich bijvoorbeeld in geluidshinder, stankoverlast en subjectieve verkeersonveiligheid (een onveilig gevoel). Leefbaarheid gaat om het creëren van een gezonde en veilige leefomgeving door het verminderen van de negatieve effecten van infrastructuur (barrièrewerking) en autogebruik (geluid, luchtkwaliteit).

Leefbaarheidsknelpunten komen naar voren uit meldingen van bewoners zelf. Bewoners kunnen via de website Fixi de gemeente met allerlei zaken over o.a. verkeersveiligheid bereiken. Ook is er in het najaar van 2022 een Denktank Verkeer geweest, waarin bewoners breeduit velerlei onderwerpen aangaande verkeer hebben kunnen aansnijden. De belangrijkste knelpunten uit Fixi en uit de Denktank zijn:

- Oosteinderweg, fietsers die door vrachtwagens voorbij worden gereden;
- Stommeerweg: veel gemengd verkeer (auto's, fietsers, vrachtverkeer) op een smal profiel. Het verkeer is sinds de knip ook verder toegenomen op deze weg;
- Ophelialaan en Hortensialaan: te grote hoeveelheid verkeer. Ook veel vrachtverkeer ondanks verbod voor doorgaand vrachtverkeer. Veel van dit verkeer is verkeer dat de knip ontwijkt;
- Ook de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg met busbaan middendoor worden als onveilig ervaren. Hier speelt dus een objectief én een subjectief veiligheidsprobleem;
- Het kruispunt Aalsmeerderweg / Stommeerkade / Burgemeester Hoffscholteweg / Ophelialaan: onoverzichtelijkheid, afwijkende voorrangsregeling, mengvorm 30 en 50 kilometer per uur;

De Oosteinderweg, Stommeerweg, Ophelialaan en Hortensialaan zijn wegen zonder vrijliggende fietspaden. De Oosteinderweg en Stommeerweg zijn daarbij ook dermate smal, dat auto's die fietsers willen passeren, dat over de tegenliggende weghelft moeten doen. Dat leidt regelmatig tot onveilige inhaalmanoeuvres, extra gas geven als er een 'gaatje' lijkt, of fietsers die zich aan de kant gedrukt of opgejaagd voelen. De eerste vier punten zijn erg herkenbaar en worden vaak genoemd.

Speciale aandacht dient er te worden gegeven aan de Oosteinderweg. Verreweg de meeste meldingen gaan over de Oosteinderweg, en ook in de netwerkanalyse en in de ongevallencijfers springt deze eruit. Deze 50-weg met fietsstroken wordt veel door lokaal verkeer gebruikt, dat er wegens het gebrek aan drempels of andere snelheidsremmende maatregelen vaak te hard rijdt. Bij drukte en allerhande inhaalmanoeuvres is echter een snelheid van 50 km/uur vaak ook al te hard.

Ten slotte is verkeer rondom scholen voor veel inwoners ook een zorg, zo blijkt uit meldingen. Ouders en passanten zien gedurende het halen en brengen van kinderen vaak van alles tegelijk gebeuren. Auto’s parkeren in, een bakfiets rijdt langs en op hetzelfde moment probeert een leerling met zijn eerste fietsje ook zelf het schoolplein te bereiken. Dit oogt en voelt onveilig, maar juist omdat iedereen zo goed oplet, gebeuren er nauwelijks ongevallen rondom schoolpleinen.



Toekomstige netwerken

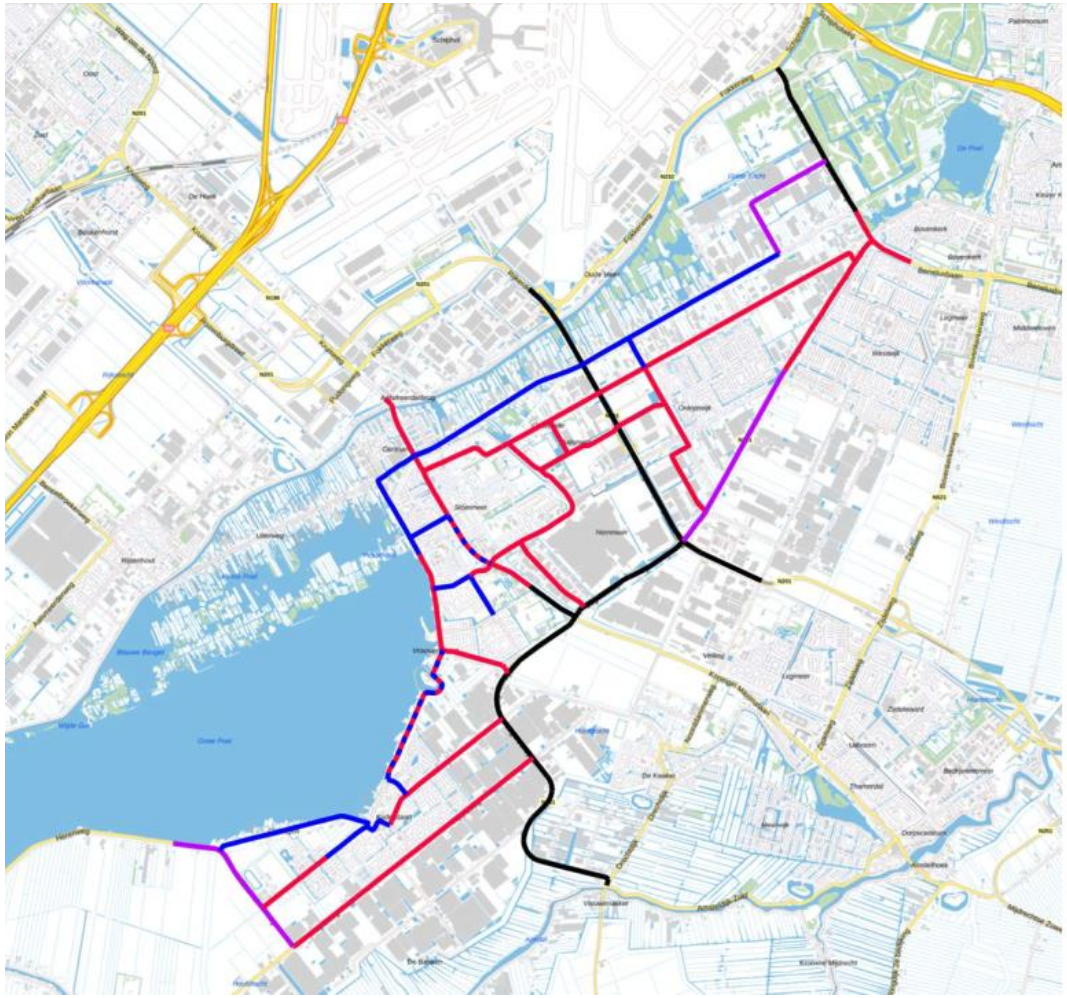


3 Toekomstige netwerken

Nieuwe verkeerscirculatie

Op basis van de inzichten uit de knelpuntenanalyse en de participatiefase hebben we het VCP onderverdeeld in vijf netwerken. Hieronder wordt elk netwerk toegelicht en we beschrijven de voorgenomen veranderingen. Voor het auto-, fiets, en vrachtnetwerk is ook een kaart toegevoegd.

3.1 Auto



Autonetwerkkaart

Legenda

= GOW 80
= GOW 60
= GOW 50
= GOW 30

Bronnen:
- PDOK Achtergrondkaart
- Microstation

Figuur 6: Netwerk auto - wegcategorisering

Gemeente Aalsmeer

Nieuwe wegcategorisering

Voor de verkeersveiligheid, doorstroming en prioritering van het autonetwerk geeft de netwerkkaart ook de nieuwe wegcategorisering weer (zie figuur 8). Voor wegen die geen kleur hebben gekregen op de kaart geldt dat deze wegen een maximumsnelheid 30 km/uur of in bepaalde gevallen 15 km/uur (woonerven) houden of krijgen. Deze wegen staan dus niet apart met kleur aangegeven op de kaart.

Om de verkeersveiligheid te vergroten en verkeer meer op de juiste wegen te leiden wordt ervoor gekozen op een aantal wegen de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/uur. We implementeren hiermee een nieuwe wegcategorie: de GOW30. Voor ontsluitingswegen waar de inrichting van de weg niet dusdanig (te maken) is dat er veilig 50 km/uur gereden kan worden, wordt voorgesteld de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur. Dit geldt bijvoorbeeld voor wegen zonder (ruimte voor een) vrijliggend fietspad en op wegen waar veel overgestoken wordt. Doordat deze wegen een hogere rangorde hebben in het wegsysteem (en daardoor vaak een voorrangsregeling kennen) spreken we over een gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30).

De volgende wegen worden afgewaardeerd naar GOW30: de Stationsweg, de Stommeerweg tot de Mensinglaan, de Oosteinderweg, Van Cleeffkade, Dreef, Ophelialaan-west, Zwarteweg-west en Machineweg-noord. Een aantal wegen worden afgewaardeerd tot erftoegangsweg (ETW30), waaronder de Uiterweg. ETW30 wegen zijn niet met een kleur weergegeven op de kaart in figuur 6. De Aalsmeerderweg blijft juist GOW50, omdat daar over de gehele lengte een vrijliggend fietspad ligt. Voor de Burgemeester Kasteleinweg en de Kudelstaartseweg hangt de uiteindelijke categorie af van de uiteindelijke inrichting van deze wegen. Zowel GOW30 als GOW50 zijn hier goed denkbaar.

De effecten van deze maatregelen op de doorstroming zijn doorgerekend in een verkeersmodel. De resultaten hiervan zijn weergegeven aan het einde van deze paragraaf.

Maatregelen knip

Uit de participatie kwam duidelijk naar voren dat de knip in zijn huidige vorm te veel negatieve effecten met zich meebrengt. Er is dus veel maatschappelijke druk om de knip aan te passen. Dit is echter een bijzonder complexe opgave met verschillende belangen, zoals de exploitatie van de bus. Bovendien zijn de HOV-busbaan en gerealiseerde gedeeltelijke parallelstructuur na lang voorbereiden met een grote regionale bijdrage aangelegd. Het eventueel gedeeltelijk terugdraaien daarvan ligt gevoelig. Daarbij moet ook worden opgemerkt dat het opheffen van de knip weer andere minpunten heeft, zoals een verkeersaantrekkende werking op de Burgemeester Kasteleinweg. De afwikkeling van het verkeer kan daarentegen wel veiliger op de Burgemeester Kasteleinweg dan in de omliggende woonstraten.

Met Provincie en de Vervoerregio is afgesproken om gezamenlijk op te trekken bij het oplossen van dit vraagstuk. De VRA heeft op verzoek van de gemeente ingestemd met het toevoegen van dit vraagstuk aan de Regionale Agenda Mobiliteit. Afgesproken is dat zowel bij de nadere probleemanalyse als bij de uitwerking van een oplossing gezamenlijk wordt opgetrokken, om tot een voor alle partijen acceptabele oplossing te komen.

Bij het opstellen van het VCP heeft de gemeente een voorkeur uitgesproken voor de variant van de Burgemeester Kasteleinweg, waarbij het autoverkeer deels meerijdt met de bus en er een rotonde wordt gerealiseerd op de Mensinglaan. Dit is voor nu dan ook op deze manier opgenomen in de netwerkkaart auto en in de modelberekening. Op dit moment is dit voor de Provincie en de Vervoerregio niet de eerste voor de hand liggende oplossing.

Burgemeester Hoffscholteweg en Verlengde Molenvlietweg

De aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg is geen nieuw plan, maar nemen we wel op in het VCP. De weg is namelijk een belangrijke missende schakel in het netwerk. De onderhandelingen over een stuk benodigde grond zijn inmiddels afgerond en er is een overeenkomst. De realisatie kan nu worden gestart. . De Verlengde Molenvlietweg is in het verlengde hiervan ook een belangrijke schakel.

Deze weg is in de eerste helft van 2025 gereed. Bij de realisatie van de Hoffscholteweg wordt ook de kruising met de Aalsmeerderweg – Ophelialaan en Stommeerkade aangepast om de kruising veiliger te maken. In 2025 wordt de tijdelijke inrichting al aangepast ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Rotonde op de kruising N231 en Marshallsingel

Om de toekomstige ontsluiting van de Oosteindedriehoek goed te regelen is het gewenst om een rotonde aan te leggen op de kruising van de N231 en de Marshallsingel. Dit wordt de hoofdontsluiting van de nieuwe wijk. Voorbereiding en aanleg vindt plaats in overleg met Provincie, Vervoerregio en Amstelveen.

Verbinding Raadhuisplein en Drie Kolommenplein

Om de drukte bij de Stationsweg te verminderen wordt er een verbinding gemaakt tussen het Drie Kolommenplein en het Raadhuisplein, op de plek van de huidige fietsdoorsteek. Dit maakt de uitwisseling tussen de beide parkeerterreinen/parkeergebieden eenvoudiger. Als het ene gebied vol is, hoeft men niet via de Stommeerweg naar het andere gebied te rijden. Dit verhoogt de verkeersveiligheid en draagt bij aan een betere doorstroming op de Stommeerweg, Uiterweg en Van Cleeffkade.

Schoolzones

Rondom scholen willen we de focus leggen op de kwetsbare verkeers-deelnemers (veilig lopen en fietsen). Door de schoolzone duidelijk te markeren als schoolzone (met markering, adviessnelheid max 15km/h en bebording) ontstaat voor alle weggebruikers een duidelijke verkeerssituatie. De voorkeur heeft het om de weginrichting uniform in te richten. Zodat alle schoolzones in de gemeente herkenbaar zijn ingericht.



Figuur 7: Voorbeeld schoolzone Meerwijk

Doorrekening maatregelen met het regionale verkeersmodel

De hierboven genoemde aanpassingen aan het verkeersnetwerk zijn doorgerekend met het regionale verkeersmodel. Het gaat hier niet om exacte cijfers maar om een indicatie van de effecten op het hoofdwegennet. Met deze bril op dient te worden gekeken naar de resultaten. Soms zijn op lokaal niveau wat vreemde modelmatige effecten te zien, die in werkelijkheid niet zullen optreden. Het model kijkt naar prognosejaar 2030. De vastgestelde woningbouwontwikkelingen en infrastructurele maatregelen (zoals completering van de Hoffscholteweg-Molenvlietweg) zijn hierin al meegenomen.

Uitgangspunten

Voor het doorrekenen van de verkeersmodellen is er gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel, variant NHZ 3.3.

Hierbij is uitgegaan van het netwerk uit figuur 8 inclusief:

- GOW 30’s
- Het openstellen van de Burgemeester Kasteleinweg als GOW 50 weg
- De Kudelstaartseweg als GOW 50 weg

Hierdoor gaat de doorrekening uit van een maximale variant voor de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer op Burgemeester Kasteleinweg. Ten opzichte van het ontwerp VCP is de alternatieve route via de Kudelstaartseweg en Stommeerweg iets aantrekkelijker gehouden door te kiezen voor GOW 50 op deze wegen op de trajecten waar nu vrijliggende fietspaden zijn.

Varianten

In de linker figuur (verschilplot) zijn de verwachte verschillen te zien tussen de prognose met de doorgevoerde maatregelen uit het VCP versus de autonome situatie in 2030. De autonome situatie is dus de situatie zonder opgeheven knip en zonder 30 km/uur op diverse gebiedsontsluitingswegen, maar mét de aangelegde Burgemeester Hoffscholteweg-Molenvlietweg. Voor 2040 is ook een doorrekening

gedaan. Deze komt overeen met die van 2030, maar daar is de verkeersdruk over het hele model hoger dan in 2030 (maar geeft geen andere routes). De aantallen zijn per etmaal.

Op de kaarten op de volgende pagina zijn de aantallen afgerond op honderdtallen. De effecten op kleinere wegen zijn niet weergegeven, hierdoor kan snel een overzichtelijk beeld worden gegeven van de verandering in de stromen.

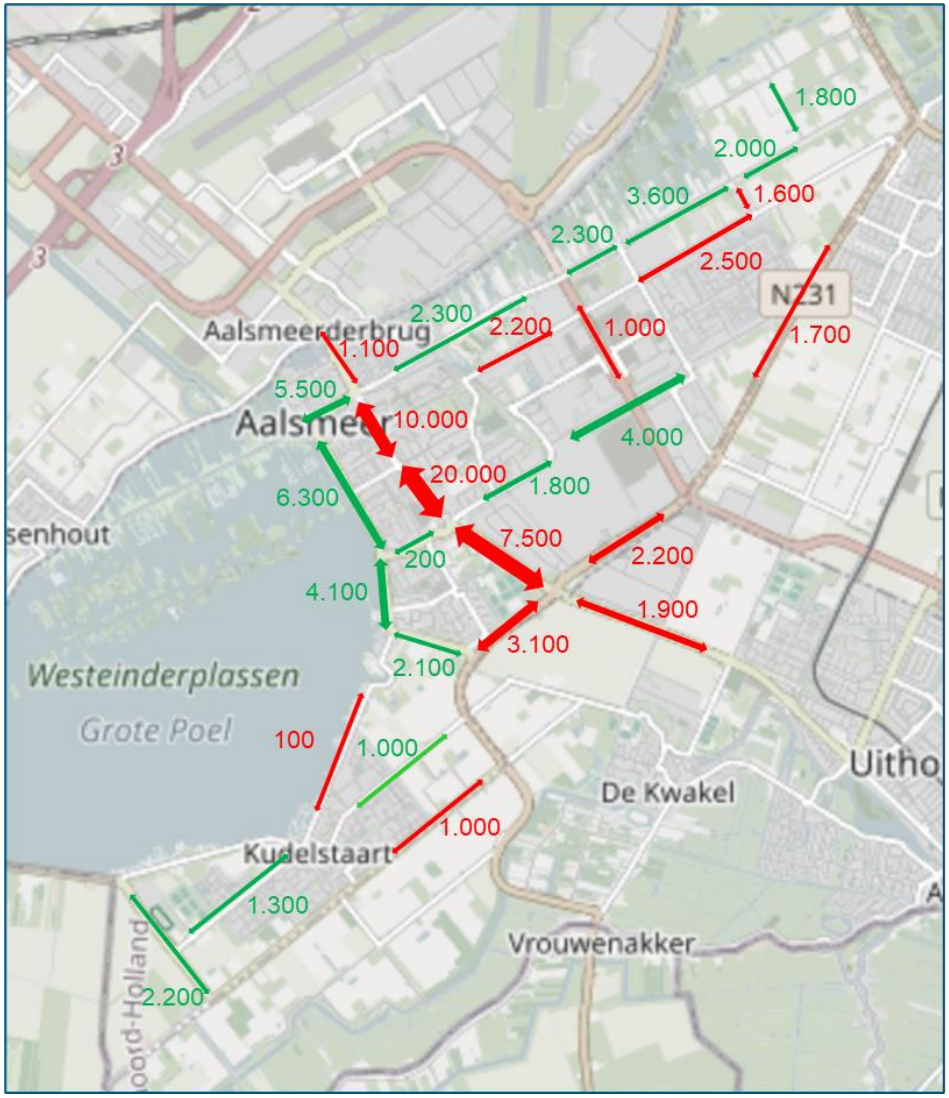
Op figuur 8 zijn de toe- en afnames van verkeer te zien op de verschillende wegen. De rode lijnen geven een toename aan in verkeer over die route. De groene lijnen geven een afname aan van verkeer over die route. De grootste toename is te zien op de Burgemeester Kasteleinweg. De grootste afname is te zien aan de Stommeerweg/Stationsweg waar ongeveer 6000 voertuigen minder per etmaal overheen zullen rijden. Verder zien we een modelmatige afname van verkeer in de Ophelialaan, Hortensialaan en de Witteweg, al zijn die niet duidelijk te zien op de afbeelding.

Op de rechter figuur 9 is weergegeven waar het verkeer dat over de Aalsmeerderbrug rijdt naartoe gaat en vandaan komt in de nieuw voorgestelde situatie. Voor het overzicht zijn de verkeersstromen ten noorden van de brug niet weergegeven. In dit figuur is duidelijk te zien dat verreweg het meeste verkeer op de Aalsmeerderbrug een herkomst of bestemming in Aalsmeer of Kudelstaart heeft.

Uit beide figuren kunnen de volgende (modelmatige) conclusies worden getrokken:

- Het open stellen van de knip leidt slechts tot een zeer kleine toename van verkeer over de Aalsmeerderbrug (± 1.100) en trekt wat extra bestemmingsverkeer uit Uithoorn aan, dat niet doorrijdt over de brug.
- Slechts 12% van het verkeer over de Aalsmeerderbrug (± 5.000 motorvoertuigen per etmaal) zou na het openstellen van de knip een herkomst of bestemming in Uithoorn hebben.
- Er treedt door het openstellen van de knip geen verschuiving op in doorgaand verkeer van de N201 naar de Burgemeester Kasteleinweg.
- Het openstellen van de knip in combinatie met de aanpassing van de snelheidslimieten op diverse lokale wegen (zie pagina 29) leidt tot de gewenste ontlasting van de woonwijken en van de Westeinderroute.
- De capaciteit van de Burgemeester Kasteleinweg wordt na het opheffen van de knip volledig benut met maximaal 20.000 motorvoertuigen per etmaal, ongeveer de grens van wat een 2x1-ontsluitingsweg kan verwerken.
- Door het instellen van 30 km/uur op de Oosteinderweg verschuift het verkeer naar de Aalsmeerderweg, die daar meer geschikt voor is omdat daar een vrijliggend fietspad ligt.
- Het afwaarderen van de Hornweg tot 30 km/uur-gebied zorgt ervoor dat vrijwel alle doorgaand verkeer daarvan verdwijnt.
- Het behouden van GOW50 op de Stommeerweg en de Kudelstaartseweg naar aanleiding van de zienswijze, leidt wel weer tot iets meer verkeer over de Westeinderroute. Het besluit voor GOW50 of GOW30 op de Kudelstaartseweg wordt na participatie over de weginrichting genomen. Mocht er voor GOW30 gekozen worden, dan kan dit een lichte verschuiving van verkeer van de Westeinderroute naar de Kasteleinweg veroorzaken.
- Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de verschuiving van het verkeer van de nieuwe GOW30-routes naar alternatieve routes zoals de Aalsmeerderweg en de Kasteleinweg deels theoretische verschuivingen zijn, omdat niet kan worden afgedwongen dat al het verkeer op GOW30-wegen daadwerkelijk over de volle lengte 30 km/uur rijdt. Deze ontsluitingswegen moeten immers ook goed toegankelijk blijven voor nood- en hulpdiensten en de toepassingsmogelijkheden van snelheid remmende maatregelen zijn beperkt.

De ingrepen in het netwerk zullen veel effect hebben op andere wegen in Aalsmeer. Het is daarom handig nog geen verdergaande circulatiemaatregelen te nemen, in afwachting van de effecten. Vanuit een verkeersmodel is het mogelijk deze effecten globaal in beeld te brengen, maar de daadwerkelijke verkeersafwikkeling is van veel factoren afhankelijk (voorrang, kruispunttype, weginrichting, etc). Om deze reden is het verstandig om de effecten van de maatregelen te evalueren en zo nodig aanvullende maatregelen in een tweede fase te nemen.



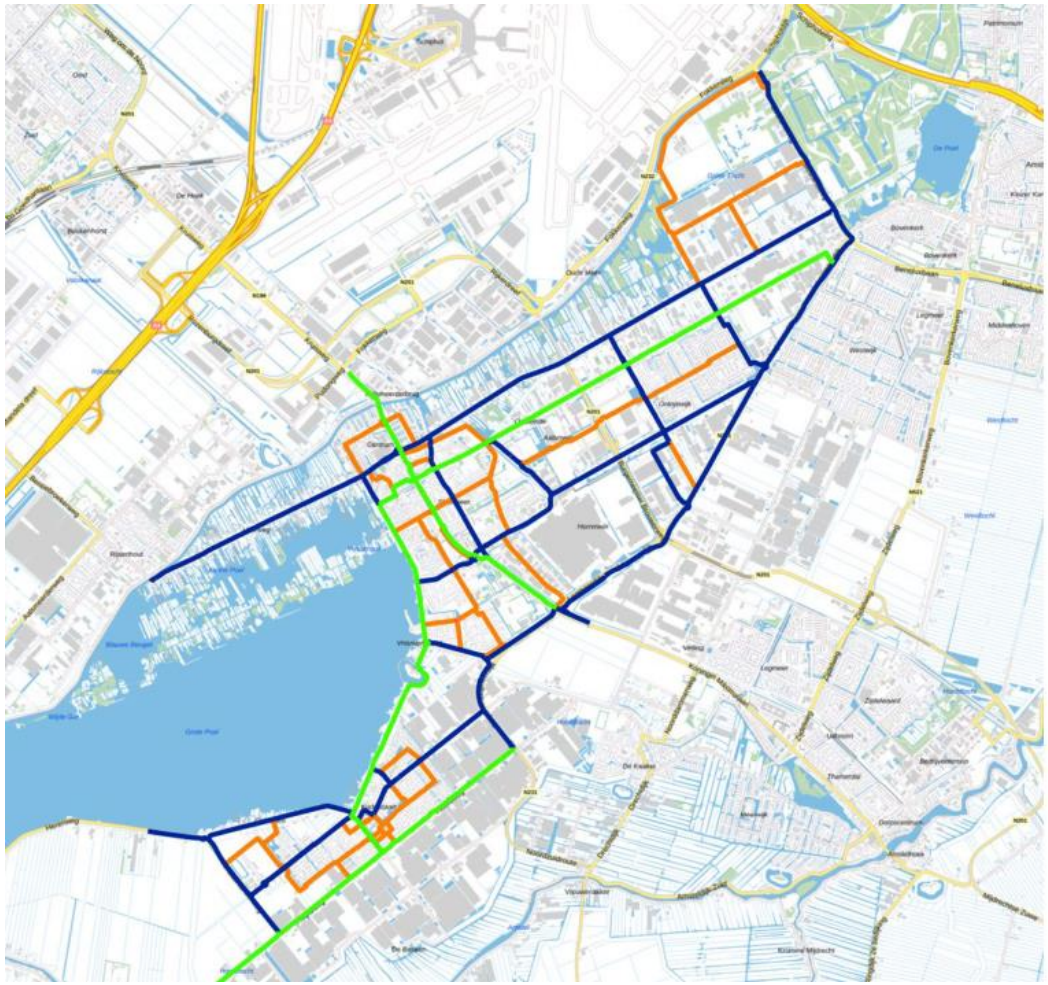
Figuur 8: Verschilplot verkeer 2030 (VCP vs. autonome situatie)



Figuur 9: Bestemming verkeer over de Aalsmeerderbrug

Gemeente Aalsmeer

3.2 Fiets



Fietsnetwerkkaart

Legenda

= MRA-doorfietsroutes
= Regionale fietsroutes
= Overige fietsroutes

Bronnen:
- PDOK Achtergrondkaart
- Microstation

Figuur 10: Fietsnetwerk

Gemeente Aalsmeer

Fietsstraten

Voor enkele wegen in Aalsmeer en Kudelstaart overwegen we de aanleg van fietsstraten. Dit komt voornamelijk voort uit de wens voor hoogwaardiger fietsverbindingen. Diverse lintwegen in Aalsmeer en Kudelstaart zijn hoofdfietsroutes, maar er is ofwel geen ruimte voor vrijliggende fietspaden, ofwel er zijn beperkingen voor het realiseren van een voldoende breed pad in gesloten verharding. Als de rijbaan ingericht en uitgerust kan worden als erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur en menging van het verkeer, dan biedt de rijbaan een goed alternatief voor een comfortabele brede fietsroute over asfalt in de vorm van een fietsstraat waar de auto's te gast zijn.

Hierbij kan gedacht worden aan (delen van) de Herenweg en (delen van) de Kudelstaartseweg in Kudelstaart, en de Lijnbaan in Aalsmeer. Er zijn wel richtlijnen voor het instellen van fietsstraten. Zo is het belangrijk dat het niet te druk is qua autoverkeer. Langs diverse lintwegen zijn de trottoirs erg smal (max. 90 cm). Het realiseren van fietsstraten biedt daar de mogelijkheid om de trottoirs te verbreden en bomen meer ruimte te geven. In de participatie zijn ook de Stationsweg en Stommeerweg geopperd voor een fietsstraatinrichting. Vooralsnog is het op deze wegen te druk voor een realistische auto-te-gast-uitstraling. Het is niet uitgesloten dit in de toekomst te herzien.

Meer (volwaardige) verbindingen Oosteinderweg-Stommeerkade en Aalsmeerderweg

De Oosteinderweg is geen prettige weg om over te fietsen. Ook gebeuren er veel ongevallen. De smalle ruimte maakt het echter moeilijk om tot een weginrichting te komen die de veiligheid voor fietsers vergroot. Er is geen ruimte voor het aanleggen van een vrijliggend fietspad en de weg is te lang om eenrichtingsverkeer in te stellen. Dit zou voor de aangrenzende woningen en bedrijven tot veel te veel omrijkilometers leiden. Om fietsers de mogelijkheid te geven eerder van een meer veilige route gebruik te kunnen laten maken onderzoeken we of er meer verbindingen mogelijk zijn tussen de Oosteinderweg en de Stommeerkade en Aalsmeerderweg.

We gaan in gesprek met de Provincie om het Spoorlijnpad ook voor fietsers door te trekken tot de Oosteinderweg. Fietsers gebruiken nu vaak het bestaande smalle voetpad, maar misschien biedt het perceel aan de noordzijde daarvan wel mogelijkheden om een volwaardige fietsverbinding te realiseren. We onderzoeken waar op de Oosteinderweg er op nog meer tactische plekken fietsdoorsteken gerealiseerd kunnen worden naar de Aalsmeerderweg. De haalbaarheid hiervan is onzeker, omdat er voor één of meerdere van dit soort doorsteken grond zal moeten worden verworven.

Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer

Tot medio 2025 is het niet mogelijk de wijk Polderzoom 2 richting het centrum te verlaten. Fietsers kunnen nog via de tijdelijke Burgemeester Hoffscholteweg richting Aalsmeerderweg-Ophelialaan, maar na afronding van deze weg kan dat niet meer en moet men via Parkmeer en de Stommeerkade gaan fietsen. Voor wandelaars is de situatie niet veel beter. Men kan straks eveneens via Parkmeer richting de Stommeerkade, maar op de Stommeerkade ligt geen trottoir en rijdt nu nog doorgaand verkeer.

Medio 2025 worden er verbindingen aangelegd tussen de wijk en het vernieuwde Spoorlijnpad en zijn er wat meer alternatieven beschikbaar voor wandelaars en fietsers. Nog wat later volgt het doortrekken van deze paden richting Burgemeester Kasteleinweg. Daarmee blijven de verbindingen richting Aalsmeerderweg, Bielzenpad en Geijlwijkerweg/Ophelialaan-noord ontoereikend. We onderzoeken onder andere of het mogelijk is alsnog een fietspad en/of trottoir langs de Burgemeester Hoffscholteweg aan te leggen of eventueel een trap richting het Bielzenpad te realiseren, voorzien van fietsgoten. Deze maatregel was voor de ontsluiting van de wijk al opgenomen in het Meerjaren Projectenplan (MPP), maar is wel als maatregel opgenomen in het VCP, omdat dit dan officieel onderdeel wordt van het toekomstige netwerk.

Kruising Aalsmeerderweg richting Hoffscholteweg

In algehele zin moet deze kruising beter worden ingericht, maar ook voor de fietsveiligheid is een verbetering nodig. In 2025 wordt de tijdelijke inrichting

aangepast en de definitieve inrichting volgt bij de voltooiing van de Burgemeester Hoffscholteweg.

Fietsbereikbaarheid Hollandweg

Het is voor fietsers nu niet goed te doen om vanaf de Middenweg op de Hollandweg te komen. Men kan hier fietsend alleen komen via particuliere terreinen vanaf de Hornweg of vanaf de N201-oprit, of lopend over het trottoir langs de Middenweg. Dit is dus een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk, waar een oplossing voor moet worden gezocht. De oplossingsrichting laten we voor nu bewust open, om voldoende ontwerpvrijheid te hebben in de uitvoering.

Hogedijk

De Hogedijk zou voor fietsers een goed alternatief kunnen zijn voor een deel van de Oosteinderweg. We streven er in de toekomst dan ook naar dat de Hogedijk weer volledig gebruikt kan worden door fietsers en wandelaars.

3.3 Voetgangers

Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer

Zie 3.2 fietsers.

Smalle trottoirs langs diverse lintwegen

De trottoirs langs diverse lintwegen zijn te smal om comfortabel te lopen. Dit zien we bijvoorbeeld langs de Oosteinderweg, Hornweg en Kudelstaartseweg. Bij herinrichtingen van smalle lintwegen wordt daarom gekeken of er ruimte gecreëerd kan worden door de realisatie van een fietsstraat. Door de verlaging van de maximale snelheid kunnen fietsers veilig naar de rijbaan, waardoor meer ruimte voor voetgangers overblijft. Deze oplossing zal echter niet langs elke lintweg een mogelijkheid zijn.

Voetgangersvoorzieningen richting Aalsmeerderbrug

Een veel gebruikt olifantenpaadje tussen de Dorpsstraat en Aalsmeerderbrug zal de gemeente officieel gaan faciliteren via een halfverharding, zoals een schelpenpaadje. Aan de overkant mis nu ook een voetgangersvoorziening. We stellen voor om te onderzoeken of hier een pad gecreëerd kan worden.

Kruising Aalsmeerderweg richting Hoffscholteweg

In algehele zin moet deze kruising beter worden ingericht. Voor voetgangers specifiek missen nu voorzieningen. In het ontwerp van deze kruising moet daar rekening mee worden gehouden.

Hogedijk

Zie 3.2 fietsers.

3.4 Openbaar vervoer

De Vervoerregio beheert de concessie van het openbaar vervoer. De gemeente heeft hierdoor de medewerking nodig van de Vervoerregio om het openbaar vervoer aan te passen. Er is echter wel een rol voor de gemeente om bij de bestuurlijke partners met goede argumenten te lobbyen om aanpassingen te doen aan het openbaar vervoernet. Wij blijven deze inspanningen voort zetten in lijn met de acties uit de mobiliteitsagenda.

Verbetering huidige lijnen

In de Coronaperiode heeft het OV onder druk gestaan en heeft de concessiehouder diverse verschralingen door moeten voeren in het OV. Inmiddels rijdt buslijn 340 weer acht keer per uur, buslijn 171 rijdt ook weer na 21.00, en er zijn positieve aanpassingen aan lijn 357 doorgevoerd, zoals nieuwe bushaltes en een voetgangersbrug bij de Legmeerdijk, waardoor de reistijd vermindert.

Rechtstreeks naar Schiphol en bereikbaarheid Kudelstaart

De gemeente blijft aandringen op de terugkeer van buslijn 342. Ook naar en vanuit Kudelstaart is het nog niet fijn reizen. De gemeente dringt aan op een verbinding met Leimuiden vanuit Kudelstaart, zodat er vanuit daar aansluitingen zijn op het Zuid-Hollandse OV-netwerk. Ook zet de gemeente in op een hogere frequentie van buslijn 357 voor een betere bereikbaarheid van Kudelstaart met het OV.

Doortrekken Uithoornlijn

In de zomer van 2024 is de Uithoornlijn in gebruik genomen. Aalsmeer zet het op termijn doortrekken van de Uithoornlijn naar Aalsmeer op de agenda bij regionale samenwerkingsverbanden. Ook bepleiten wij een P+R voorziening bij een nieuwe tramhalte bij het bedrijventerrein BTAZ in Amstelveen.

3.5 Vrachtverkeer

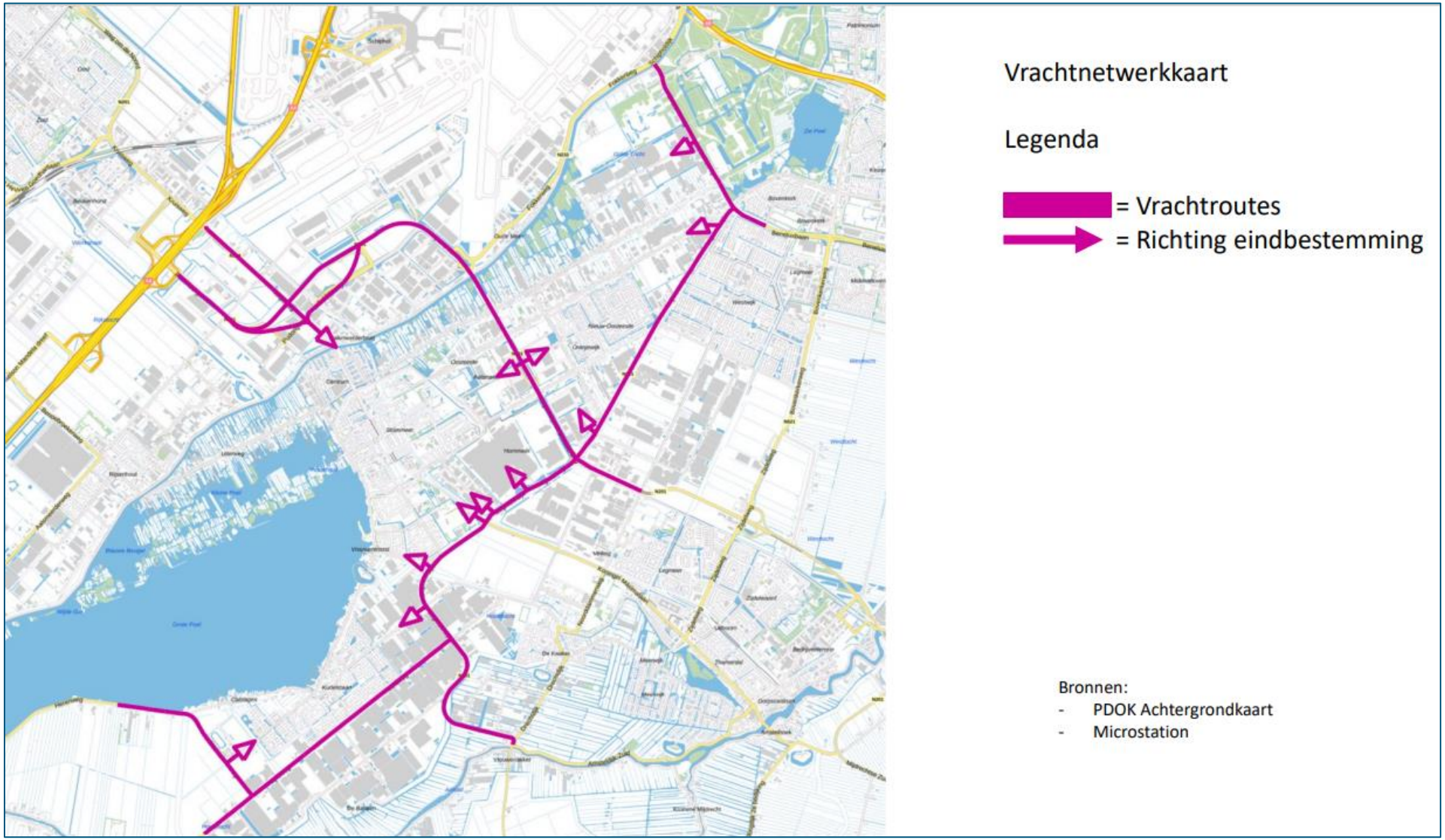
Van oudsher zijn er in Aalsmeer veel verschillende bedrijven. Winkels, horeca, recreatiebedrijven, scheepsbouw, kwekerijen etc, etc. Deze bedrijvigheid verschilt van aard en omvang, en kenmerkt zich onder andere door een grote verspreiding over het hele grondgebied van de gemeente. Flora Holland en de daaraan gelieerde bedrijven vormen op zichzelf een gebied met grootschalige bedrijvigheid. Wat alle bedrijvigheid met elkaar gemeen heeft is het genereren van vrachtverkeer. Daar komt vrachtverkeer t.b.v. bewoners in de vorm van o.a. bezorging en verhuizing nog bij. En tot slot is er in Aalsmeer ook sprake van doorgaand vrachtverkeer zonder begin- of eindbestemming in Aalsmeer zelf, al is deze laatste categorie relatief klein. Uit eerder verkeersonderzoek en TomTom data leiden wij af dat het percentage doorgaand verkeer tussen de 5 en 15% ligt. We gaan er vanuit dat dit voor vrachtverkeer vergelijkbaar, zo niet lager, is.

Vrachtverkeer wordt geacht zoveel mogelijk gebruik te maken van de hoofdroutes door Aalsmeer die ook ingericht en geschikt zijn voor vrachtverkeer. Dit proberen we zoveel mogelijk te sturen door goede inrichting van de wegen, goede bewegwijzering en in samenwerking met de provincie met behulp van dynamische routeinformatie. Samen met Flora Holland en de VRA is een ongestoord logistieke verbinding gerealiseerd, zodat veiling-gerelateerd vrachtverkeer zo min mogelijk over het gemeentelijke en onderliggende wegennet hoeft te rijden en zo gemakkelijk mogelijk richting N201 en A4 en A9 wordt geleid.

Met de kaart uit figuur 11 geven we aan welke afslagen vrachtwagens vanaf de provinciale wegen moeten nemen voor de kortste afstand door het dorp om hun bestemming te bereiken. De belangrijkste economische clusters in Aalsmeer (Schinkelpolder, Greenpark, Flora Holland, Hornmeer en Tuindersgebied Kudelstaart-De Kwakel) zijn zonder routes door woonwijken goed bereikbaar via de aangeven pijlen. Deze routes moeten optimaal ingericht worden om chauffeurs te helpen deze routes te vinden.

Hiermee kunnen we niet voorkomen dat er vrachtwagens door het dorp rijden, maar we kunnen wel sturen op gedrag om alleen het noodzakelijke bestemmingsverkeer in de wijken te laten komen. Vanwege de bevoorrading van Aalsmeerse bedrijven (en soms bewoners) buiten de bedrijventerreinen, zijn dit alsnog best veel vrachtverkeersbewegingen.

De nieuwe wegencategorisering zal ook een positieve aantrekkingskracht hebben voor die wegen, waar we graag willen dat vrachtwagens rijden. Er zijn echter andere maatregelen mogelijk. Deze worden in de volgende paragrafen toegelicht. In een aparte uitvoeringsplan vrachtverkeer zal moeten blijken welke maatregelen doorgevoerd kunnen worden.



Figuur 11: Vrachtroutes

Gemeente Aalsmeer

Vrachtwagenbeperkingen

Vrachtverkeer in Aalsmeer is dus niet volledig te weren, vanwege de aanwezigheid van veel bedrijven door de gehele gemeente. Ook moeten winkels bevoorraad kunnen worden. Daarnaast moeten ook woonstraten bereikbaar blijven voor vrachtverkeer, al is het maar omdat bewoners spullen laten bezorgen, verhuizen of willen verbouwen. Een algeheel verbod is daarom niet wenselijk en niet mogelijk.

Een verbod op doorgaand vrachtverkeer heeft doorgaans nauwelijks effect. Veel vrachtverkeer door Aalsmeer betreft immers al lokaal vrachtverkeer met een bestemming in Aalsmeer. Deze maatregel voorkomt dit niet. De handhaving van een dergelijk verbod wordt door de politie uitgevoerd, waardoor de gemeente beperkte invloed heeft op de handhaving. Niettemin zal onderzocht worden om voor bepaalde woonstraten een verbod op doorgaand vrachtverkeer in te voeren middels een verkeersbesluit, waarbij het advies van de politie ook een belangrijke rol speelt. We onderzoeken of er straten vanuit technisch oogpunt een beperking op vrachtverkeer nodig hebben, zoals op de Uiterweg het geval is. Ook overige denkbare maatregelen worden in dit onderzoek meegenomen, zoals inzet van camera's, hoogtebeperking, milieuzones en venstertijden voor bevoorrading.

Sturen op type bedrijvigheid bij nieuwe ontwikkelingen

Om meer overlast in de toekomst te voorkomen is het van belang om bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen onder meer te sturen op de vestiging van bedrijfsfuncties met de zwaarste verkeersindicatie, door deze bijvoorbeeld slechts toe te staan als er sprake is van een goede ontsluiting op het regionale verkeersnetwerk, zoals op de kaart is aangegeven. Dit is in lijn met de motie bevriezing logistiek.

Gesprek met ondernemers en logistieke hub

In onze gesprekken met ondernemers wordt vrachtverkeer een standaard onderwerp. Hierin wijzen we op de voorkeursroutes om woonwijken zo veel mogelijk te ontlasten. De mogelijkheden van een logisitieke hub zullen ook worden meegenomen in de gesprekken met ondernemers.

Bewegwijzering

We gaan onderzoeken op welke manier de bewegwijzering in en rond Aalsmeer geoptimaliseerd kan worden om vrachtverkeer zo goed mogelijk buiten woongebieden om naar de eindbestemming te begeleiden.

Uitwerking en vervolg



4 Maatregelen

Dit VCP is de visie waarmee we het verkeer de komende jaren in goede banen willen leiden. Deze visie moet via projecten, (verkeers)besluiten en maatregelen stap voor stap worden uitgewerkt. De maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 3 worden in een uitvoeringsplan geprioriteerd en voorzien van een kosteninschatting. Dit uitvoeringsplan wordt dan geïntegreerd in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP). Wanneer maatregelen in uitvoering gaan of er een verkeersbesluit moet worden genomen, geeft dit bewoners de mogelijkheid tot inspraak of bezwaar. Hieronder volgt een overzicht van de maatregelen, die zullen worden opgenomen en geprioriteerd in een uitvoeringsplan:

Maatregelen waartoe reeds besloten is en welke de komende tijd worden afgemaakt c.q. uitgevoerd:

- Veiligheid rotondes Burgemeester Kasteleinweg
- Aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg;
- Aanleg Spoorlijnpad-noord;
- Aanleg van de Verlengde Molenvlietweg;
- Reconstructie van de Machineweg;
- Fietspad Bilderdammerweg;
- Herinrichting Hortensialaan;
- Herinrichting en brug Lijnbaan-Dorpsstraat;
- 1e fase capaciteitsvergroting N231-zuid
- Voortzetten lobbyactiviteiten verbetering openbaar vervoer.

Nieuwe maatregelen volgend uit het VCP welke uitgewerkt worden in een uitvoeringsplan

- Invoeren GOW 30 en ETW 30met bijbehorende verkeersbesluiten;
- Oplossing uitwerken voor de Burgemeester Kasteleinweg in overleg met Provincie,Vervoerregio en buurgemeenten;
- Actieve deelname aan zuidlob-studie met provincie en buurgemeenten, ter verbetering bereikbaarheid op langere termijn;
- Aanleg rotonde N231-Marshallsingel;
- Verbinding Raadhuisplein en Drie Kolommenplein;
- Schoolzones verbeteren en uniformeren;
- Onderzoek naar en aanleggen van diverse fietsstraten;
- Onderzoeken meer verbindingen tussen Oosteinderweg en Stommeerkade-Aalsmeerderweg;
- Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer;
- Verbeteren toegankelijkheid Hogedijk voor fietsers en wandelaars;
- Oplossing uitwerken voor verbeteren fietsbereikbaarheid Hollandweg;
- Verbeteren trottoirs langs lintwegen;
- Voetgangersvoorzieningen richting Aalsmeerderbrug; Verbeteren kruising Aalsmeerderweg richting Hoffscholteweg;
- Uitvoeringsplan vrachtverkeer:
    - Uitwerken maatregelen beperken vrachtverkeer; optimaliseren bewegwijzering vrachtverkeer;
    - Aandacht voor vrachtverkeer in gesprekken met ondernemers, inclusief verkennen mogelijkheden van een logistieke hub.

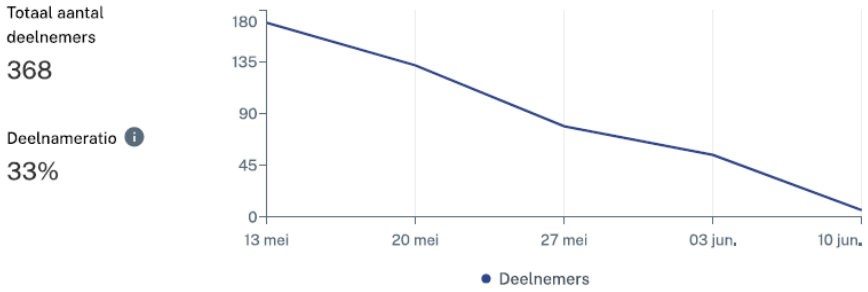


5 Participatie

Naast de knelpunten analyse, waarin de resultaten van de Denktank Verkeer zijn meegenomen, is er een participatietraject opgezet om de wensbeelden bij bewoners en raadsleden op te halen. Ook zijn er gesprekken gevoerd met bestuurlijke partners zoals de Provincie, Vervoerregio en de Politie.

5.1 Bewonersparticipatie

Voor het betrekken van de inwoners van Aalsmeer bij het nieuwe verkeerscirculatieplan is gekozen voor twee fases in de participatie. In de eerste fase is ingezet op twee participatietools; een online ideeënbus en een bewonersavond. Via beide participatietools konden bewoners en ondernemers open hun ideeën en wensbeelden inbrengen op een kaart van Aalsmeer en Kudelstaart. Online hebben er in totaal 368 mensen opmerkingen geplaats in de online tool. Vanuit verschillen plekken in Kudelstaart en Aalsmeer zijn opmerkingen binnengekomen, zoals te zien is in figuur 12 en 13.



Figuur 12: aantal deelnemers online participatie

De eerste bewonersavond is gehouden op woensdagavond 29 mei 2024. In totaal waren hier 35 bewoners aanwezig. Er zijn deze avond in totaal 115 mondelinge reacties gegeven door middel van post-its. De opgehaalde input is toegevoegd aan de informatie die is verkregen uit de online tool (zie bijlage 2).



Figuur 53: Verspreiding opmerkingen online participatie

In de tweede fase is er opnieuw een bewonersavond gehouden. Deze avond vond plaats op dinsdagavond 24 september 2024, er waren hier in totaal 23 bewoners aanwezig. Tijdens deze avond werd het concept VCP gepresenteerd aan geïnteresseerde bewoners en zijn de keuzes in het VCP toegelicht en was er ruimte voor vragen.

In bijlage 2 is een uitgebreid verslag van de eerste fase van de participatie bijgevoegd. De meest genoemde onderwerpen die belangrijk worden gevonden door bewoners zijn:

- *Knip Burgemeester Kasteleinweg (N196)*
- *Rotondes aanpassen*
- *Oversteekplaatsen verbeteren*
- *Snelheidsbeperkingen*
- *Handhaving snelheid*
- *Drempels en versmallingen*
- *Autoluw*
- *Fietsstraten*
- *Verkeersontsluiting*

- *Voorrangssituatie veranderen*
- *Parkeerproblematiek*
- *Voetgangersfaciliteiten*
- *Ov-bereikbaarheid*
- *Eenrichtingsverkeer*
- *Sluipverkeer tegengaan*
- *Vrachtverkeer beperken*
- *Fietsveiligheid verbeteren*
- *Verkeersdrukte verminderen*

Veruit de meeste binnengekomen opmerkingen gaan over de knip op de Burgemeester Kasteleinweg, een aantal andere opmerkingen liggen in het verlengde hiervan zoals de inrichting van de rotondes, voorrangsituatie veranderen en vrachtverkeer/ sluipverkeer in de woonwijken. Andere opvallende opmerkingen zijn het onderhoud van de fiets- en voetpaden wat volgens bewoners problematisch is en onveilige situaties creëert. Deze opmerkingen zijn op verschillende plekken in Aalsmeer en Kudelstaart genoemd. Tenslotte is het terugbrengen van een directe busverbinding naar Schiphol een veel genoemd thema.

5.2 Woordvoerdersoverleggen met raadsleden

Op twee momenten is er overleg geweest met de woordvoerders. De eerste Raadscommissie avond vond plaats op dinsdagavond 2 juli, hier waren in totaal 11 raadsleden bij aanwezig. De tweede Raadscommissie avond vond plaats op 10 oktober 2024

De belangrijkste punten uit deze overleggen zijn:

- *Knip Burgemeester Kasteleinweg (N196)*
- *Rotondes aanpassen*
- *Snelheidsbeperkingen*
- *Verkeersontsluiting*
- *Sluipverkeer tegengaan*
- *Vrachtverkeer beperken*
- *Fietsveiligheid verbeteren*
- *Verkeersdrukte verminderen*

5.3 Wensbeelden Politie

De politie signaleert dat de weginrichting in Aalsmeer niet overal aansluit bij de maximale toegestane snelheid. Bij een aanpassing van de maximale snelheid, ziet de politie graag ook een passende wegindeling. Ook de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg worden door de politie aangekaart. Aanpassingen om deze veiliger te maken zijn gewenst.

Bijlagen



Bijlage 1. Geregistreerde ongevallen

Kruispunten

In het onderstaande overzicht zijn locaties van de afgelopen drie jaar weergegeven waar ongevallen geregistreerd zijn. Deze lijst is afkomstig uit de periode tussen 1 januari 2022 en 31 december 2024. Bewust is gekozen voor data na afloop van de coronapandemie, omdat er tijdens corona sprake was van minder verkeer. Cijfers over deze periode zijn daarom minder goed vergelijkbaar voor ongevallenanalyses. De onderstaande data zijn afkomstig uit cijfers van de politie. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat niet alle ongelukken geregistreerd worden. Daarom kunnen onderstaande tabellen onvolledig zijn. De getallen kunnen wel goed gebruikt worden om diverse wegen met elkaar te vergelijken.

Als je kijkt naar het totaal aantal ongevallen op **kruispunten** inclusief materiële schade, dan zijn dit de kruispunten met de meeste landelijk geregistreerde ongevallen:

Kruispunt			Ongevallen (incl. materiële schade)	Waarvan letselongevallen
B. Kasteleinweg-Oosteinderweg			10	5
B. Kasteleinweg-Dorpsstraat			6	4
Aalsmeerderweg-Middenweg			5	2
Machineweg-Middenweg-C. Amalialaan			3	1
Van Cleeffkade-Stationsweg			2	2
Zwarteweg-Stommeerweg-K'staartseweg			2	2
Aalsmeerderweg-Argusvlinderstraat	2	0		
Aalsmeerderweg-Argusvlinderstraat	2	0		

Wegvakongevallen

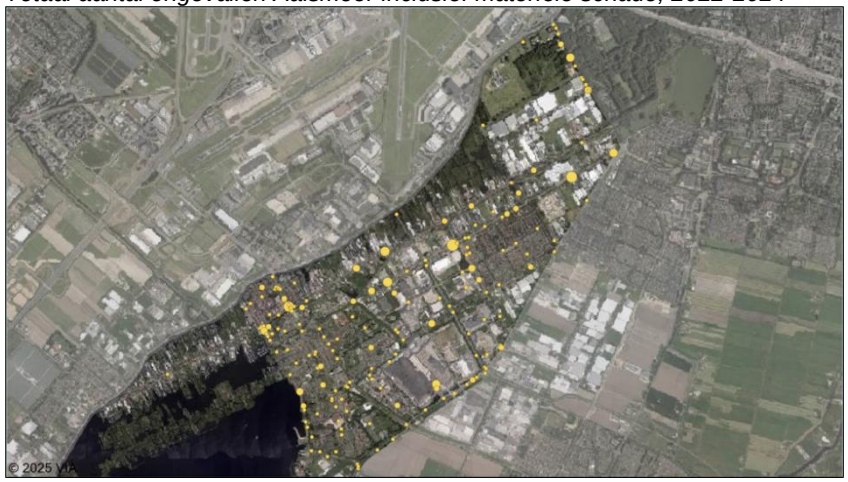
De wegvakken met de meeste ongevallen inclusief materiële schade zijn

Weg	Ongevallen (incl. materiële schade)	Waarvan letselongevallen
Oosteinderweg (Oude Spoordijk-Machineweg)	8	3
Aalsmeerderweg (Samoaweg-Machineweg)	8	4
Aalsmeerderweg (Legmeerdijk-Kerkweg)	7	2
Stationsweg (Van Cleeffkade-Stommeerkade)	5	1
Aalsmeerderweg (Legmeerdijk-Schinkeldijkje)	4	0
Aalsmeerderweg (Ophelialaan-Middenweg)	3	3
Hornweg (Middenweg-(Molenvlietweg, incl. viaduct)	3	1
Aalsmeerderweg (Machineweg-Argusvlinderstraat)	3	0
Oosteinderweg (Machineweg-Kerkweg)	2	1

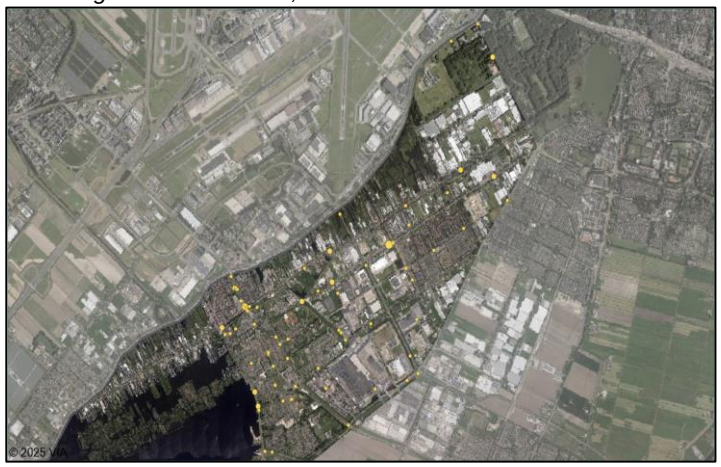
Hierbij moet worden opgemerkt dat de lengte van het wegvak van invloed kan zijn op de hoeveelheid ongevallen. Hoe langer een wegvak, hoe groter de kans dat er harder wordt gereden. Veel korte wegvakken met verspreid diverse ongevallen zijn in de tabel dus bij elkaar opgeteld.

Cartografisch worden deze ongevallen nu voor zowel Aalsmeer en Kudelstaart in een aantal afbeeldingen getoond. Daarna wordt de gemeente Aalsmeer in landelijk perspectief geplaatst, Deze kaarten zijn in lijn met de ongevallenpresentatie zoals gehouden tijdens de Beeldvormende Commissie Maatschappij en Bestuur op 27 februari 2025 om 21.00 uur in het gemeentehuis van Aalsmeer.

Totaal aantal ongevallen Aalsmeer inclusief materiële schade, 2022-2024



Letselongevallen Aalsmeer, 2022-2024



Totaal aantal ongevallen Kudelstaart inclusief materiële schade, 2022-2024

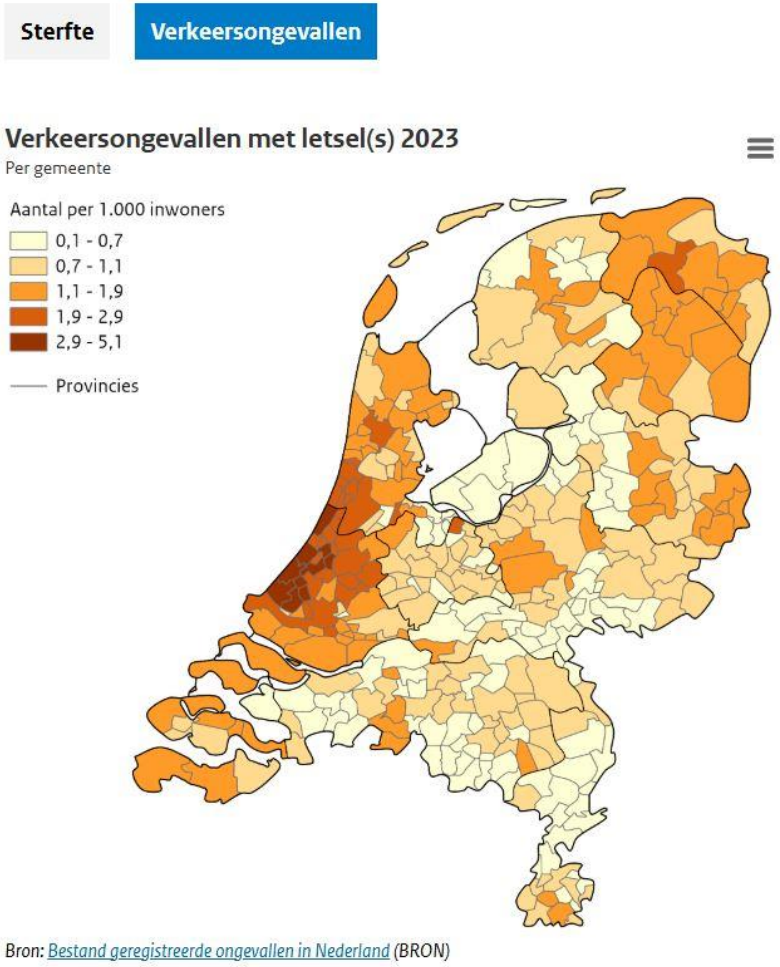


Letselongevallen Kudelstaart, 2022-2024



Gemeente Aalsmeer

Aalsmeer in landelijk perspectief, 2023



Op deze laatste kaart heeft Aalsmeer een score heeft van 1,06 ongevallen per 1000 inwoners, en scoort daarmee beter dan buurgemeenten Haarlemmermeer (2,03) en Kaag en Braessem (2,45).

Belangrijke aandachtpunten zijn de kruisingen op de Burgemeester Kasteleinweg, met name die met de Dorpsstraat en met de Oosteinderweg. Op deze kruisingen zijn rotondes aangelegd, die momenteel volop in de aandacht staan. De rotondes wijken af van de standaardvormgeving omdat er is gekozen voor de aanleg van een busbaan dwars door de midden eilanden, geregeld met verkeerslichten. De gemeente heeft een aantal malen verschillende maatregelen getroffen, zichtbaar in onderstaande kaart, om het aantal ongevallen hier terug te dringen. Dit zijn:

- Het aanbrengen van het worod ‘lijnbus’ op de busbaan;
- Het instellen van een stop/go voor de busdiensten, waardoor bussen niet meer met volle snelheid over de rotonde kunnen rijden;
- Het verwijderen van verdeelpijlen op het asfalt van de rotonde;
- Het plaatsen van een verlicht verkeersbord ‘voorrang verlenen’ voor verkeer wat de rotonde afslaat en voorrang moet verlenen aan rechtdoor rijdende fietsers;
- Het toevoegen van rechtdoorpijlen voor fietsers, om aan te geven dat fietsers niet de rijbaan op mogen;
- Het smaller maken van de bocht voor fietsers komende vanaf de Aalsmeerderbrug, zodat zij niet meer op volle snelheid de bocht rechtsaf kunnen nemen richting de Dorpsstraat.

;

Rotonde Burgemeester Kasteleinweg – Dorpsstraat, genomen maatregelen



Gemeente Aalsmeer

Bijlage 2. Online bewonersconsultatie

Verkeerscirculatieplan (VCP) fase 1 verslag

SAMENVATTING VAN HET VERSLAG

Voor het ontwikkelen van een nieuw verkeerscirculatieplan is een participatieproces gestart. Het doel van dit participatieproces is om verkeersproblemen en de wensen van de inwoners van Aalsmeer in kaart te brengen.

De reacties van de bewoners gaan vooral over de (on)veiligheid en de snelheid van het verkeer, in het bijzonder op de Stommeerweg, Ophelialaan, Oosteinderweg, Mijnsherenweg en Kudelstaartseweg.

Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het opheffen van de 'knip' in de Burgemeester Kasteleinweg (N196). Dat zou volgens de bewoners, bijdragen aan een afname van sluipverkeer in de woonwijken. Een veelvoorkomende suggestie is ook het verlagen van de maximumsnelheid in het dorp naar 30 km/u. Dit zou, volgens de bewoners bijdragen aan verbetering van de veiligheid in het verkeer.

Voorstellen die veel steun hebben ontvangen op het participatieplatform zijn onder andere het herstellen van de N196 als doorgaande route zonder knip, het niet openen van de Aalsmeerderbrug tijdens de spits, het realiseren van veiliger fietsroutes, en het inrichten van bepaalde wegen als fietsstraten waar auto's te gast zijn.

CATEGORIEËN

We hebben de bijdrages van bewoners gecategoriseerd en de bijdrages onderverdeeld in de volgende categorieën:

1. ‘Knip’ Burgemeester Kasteleinweg (N196)
2. Rotondes aanpassen
3. Oversteekplaatsen verbeteren
4. Snelheidsbeperkingen
5. Handhaving snelheid
6. Drempels en versmallingen
7. Autoluw maken
8. Fietsstraten
9. Verkeersontsluiting
10. Onderhoud
11. Voorrangssituatie veranderen
12. Parkeerproblematiek
13. Voetgangersfaciliteiten
14. OV bereikbaarheid
15. Eenrichtingsverkeer
16. Sluipverkeer tegengaan
17. Vrachtverkeer beperken
18. Fietsveiligheid verbeteren
19. Verkeersdrukte verminderen

Hieronder zijn de bijdrages onder de categorieën samengevat. We hebben daaraan toegevoegd of de categorie wel of geen plaats krijgt in het VCP. Dit bekent niet dat elke afzonderlijke reactie binnen een bepaalde categorie ook wordt overgenomen in het VCP.

1. ‘KNIP’ BURGEMEESTER KASTELEINWEG (N196)

Respondenten uiten overwegend kritiek op de 'knip' in de Burgemeester Kasteleinweg en pleiten voor het verwijderen ervan. Ze ervaren de huidige verkeerssituatie als onduidelijk, onlogisch en onveilig. De ‘knip’ zorgt ervoor dat verkeer uitwijkt naar woonwijken of het centrum, wat als ongewenst wordt beschouwd. Er wordt ook gevraagd naar het plan voor het al jaren openliggende fietspad aan de westzijde van de Kasteleinweg tussen de 1e J.C. Mensinglaan en de Zwarteweg. Er wordt aangegeven dat deze zijde gebruikt kan worden voor de oplossing voor het opheffen van de ‘knip’, door twee wegkanten open te stellen voor al het verkeer, en om fietsstraten te creëren. Een andere genoemde oplossing is om de busbaan weer in gebruik te laten nemen door het autoverkeer.

Eén respondent merkt op dat ook woonplezier en geluidsoverlast meeweegt, en stelt voor om oude geluidsschermen terug te plaatsen indien de knip wordt opgeheven.
Ook andere verkeersproblemen in het dorp zijn volgens de deelnemers van het platform te herleiden tot de 'knip'. Daarom komt het opheffen van de 'knip' ook terug bij andere categorieën.

REACTIE GEMEENTE OP 'KNIP' BURGEMEESTER KASTELEINWEG (N196)

De reacties van inwoners op de 'knip' geven overwegend aan dat de 'knip' moet worden opgeheven, al is er een aantal bewoners dat zich zorgen maakt over het toenemende verkeer over de N196 en de nadelige effecten hiervan. In het verkeerscirculatieplan zullen we een voorstel doen om de 'knip' op te heffen. Hier zijn verschillende opties voor mogelijk. Deze opties onderzoeken we en bespreken we met onze bestuurlijke partners, zoals de Provincie en de Vervoerregio. De uitdaging is om de route over de N196 aantrekkelijk genoeg te maken om het sluipverkeer in de omliggende wijken te voorkomen en tegelijkertijd te zorgen dat de route niet dusdanig aantrekkelijk wordt dat het doorgaand verkeer aantrekt dat nu over de nieuwe N201 rijdt.

3. AANPASSEN ROTONDES

Respondenten reageren op de verkeersveiligheid en doorstroming in Aalsmeer. Het gaat dan met name over de rotondes in de Burgemeester Kasteleinweg. Er wordt veelvuldig aangegeven dat de rotondes onoverzichtelijk zijn. Onder andere omdat fietsers en scooters van twee kanten kunnen komen. Dit wordt als gevaarlijk ervaren.

Respondenten pleiten voor een duidelijkere en consistentere inrichting van rotondes, die zowel voor bewoners als voor bezoekers begrijpelijk is. Men stelt onder andere voor om fietsers enkel tegen de klok in te laten rijden op rotondes en voorrang te laten verlenen aan automobilisten.

Er wordt gevraagd om kruispunten aan te passen naar rotondes om de snelheid te verlagen en de doorstroming te verbeteren. Eén voorbeeld hiervan is om het Raadhuisplein (kruising Van Cleeffkade, Uiterweg en Stationsweg) her in te richten als rotonde.

REACTIE GEMEENTE OP 'AANPASSEN ROTONDES'

Het aanpassen van de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg is een apart traject en nemen we niet op in het VCP. De afgelopen jaren zijn al wijzigingen aangebracht aan deze rotondes om de verkeersveiligheid te verbeteren. We monitoren het effect van deze ingrepen. Mochten de ingrepen onvoldoende effect hebben, dan gaan we met de Provincie en de Vervoerregio in gesprek voor verdergaande maatregelen. Dit traject valt buiten het VCP.

Voorstellen voor het toevoegen van rotondes op kruispunten om de doorstroming te verbeteren, wegen we af. Die voorstellen krijgen een plek in het VCP indien ze worden overgenomen. Factoren die hierop van invloed zijn, zijn bijvoorbeeld inpassingsruimte en of de gemeente beheerder is van de betreffende weg.

3. OVERSTEEKPLAATSEN VERBETEREN

Respondenten reageren op de veiligheid van diverse oversteekplaatsen, met name voor fietsers en schoolkinderen. Veel genoemde problemen zijn onoverzichtelijke situaties, te hard rijdende auto's en onhandig aangelegde kruispunten en zebrapaden. Er wordt vaak aangehaald dat de Mijnsherenweg als een racebaan wordt gebruikt, wat gevaarlijke situaties oplevert bij het oversteken.

Er worden suggesties gedaan voor het verbeteren van de zichtbaarheid van zebrapaden en het aanleggen van drempels om de snelheid van het verkeer te verminderen. Een voorbeeld daarvan is het zebrapad bij restaurant Christiani aan de Stommeerweg.

Tot slot wordt aandacht gevraagd voor het snoeien van hoog gras bij kruispunten voor beter zicht en het plaatsen van borden om voorrangssituaties duidelijker te maken.

REACTIE GEMEENTE OP 'OVERSTEEKPLAATSEN VERBETEREN'

Het verbeteren van oversteekplaatsen is geen onderdeel van het VCP, tenzij er een oversteekplaats ontbreekt als schakel in een voetgangers- of fietsersnetwerk. De oversteekplaats die het meest genoemd wordt is een oversteekplaats aan de Mijnsherenweg. Hiervoor loopt al een apart verbetertraject.

4. SNELHEIDSBEPERKINGEN

Respondenten pleiten veelvuldig voor het verlagen van de snelheidslimiet naar 30 km/u in verschillende delen van Aalsmeer, met name op wegen waar veel fietsers en voetgangers zijn, zoals rond scholen en woonwijken. Er wordt vaak te hard gereden, wat leidt tot gevaarlijke situaties.

Verkeersremmende maatregelen zoals drempels, wegversmallingen en verkeersdrempels worden voorgesteld om de snelheid te beperken. Ook wordt er geklaagd over sluipverkeer en vrachtverkeer op wegen die daar niet voor geschikt zijn. Een aantal respondenten suggereert dat de hele gemeente Aalsmeer een 30 km/u zone zou moeten worden om verwarring te voorkomen en de veiligheid te verhogen.

Er is ook specifieke aandacht voor de veiligheid van kinderen, met verzoeken om schoolzones in te voeren en te handhaven op snelheidslimieten in de buurt van scholen. De volgende locaties worden specifiek genoemd als locaties waar te hard gereden wordt:

1. Van Cleeffkade en Stationsweg
2. Stommeerweg
3. Oosteinderweg
4. Hoofdweg
5. Stommeerweg
6. Ophelialaan
7. Hortensialaan
8. Kamerlingh Onnesweg
9. Herenweg
10. Kudelstaartseweg
11. Zonnedauwlaan
12. Bilderdammerweg
13. Dorpsstraat
14. Dreef
15. Beethovenlaan en Jupiterstraat
16. Stommeerkade
17. Ampérestraat en Pasteurstraat
18. Uiterweg
19. Mijnsherenweg
20. Aalsmeerderweg

REACTIE GEMEENTE OP 'SNELHEIDSBEPERKINGEN'

Op basis van de reacties kijken we opnieuw naar de categorisering van wegen en voeren we een nieuwe wegcategorie in: de gebiedsontsluitingsweg met maximaal 30 km/u. Dit zal dus onderdeel zijn van het VCP. Daar waar de wegencategorisering niet overeenkomt met de wegindelingen zullen op termijn ingrepen worden doorgevoerd. Dit moet soms echter wachten tot de herinrichting van een straat of groot onderhoud.

5. HANDHAVING SNELHEID

In aanvulling op de reacties over het te hard rijden, wordt er door respondenten veelvuldig gevraagd om handhaving van de maximaal toegestane snelheid door middel van flitspalen en politiecontroles.
Er is ook kritiek op het gebrek aan actie van de gemeente op klachten van bewoners. Respondenten vragen om een proactieve aanpak van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren en om ervoor te zorgen dat Aalsmeer een veilige en aangename woonplaats blijft.

REACTIE GEMEENTE 'HANDHAVING SNELHEID'

De gemeente neemt in het VCP op wat de maximale snelheid is op wegen en richt wegen in passend bij die maximale snelheid. Het handhaven van de verkeerssnelheid is geen bevoegdheid van de gemeente, maar van het Openbaar Ministerie. Dit kan dus ook niet overgenomen worden in het VCP. Er zijn echter ontwikkelingen op dit gebied, dus de gemeente houdt dit nauwlettend in de gaten.

6. DREMPELS EN VERSMALLINGEN

In aanvulling op handhaving vragen respondenten om het invoeren of aanpassen van snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels, wegversmallingen en chicanes. Al zijn de meningen hierover verdeeld.
Op sommige plekken wordt voorgesteld om drempels te plaatsen of te verhogen, waar op andere plekken juist wordt gevraagd om drempels te verwijderen.
Bescherming van fietsers op de Oosteinderweg en de Catharina Amalialaan door middel van verkeerssluizen of versmallingen wordt bijvoorbeeld genoemd. De Dreef zou veiliger worden met meer drempels of een fietspad. Op de Midvoordreef moeten bestaande drempels worden opgehoogd om snelheid te remmen. Er wordt ook gesuggereerd om slingerversmallingen toe te passen, zoals op de Ophelialaan.
De Ophelialaan wordt overigens niet door alle respondenten als goed voorbeeld gezien. Sommige ervaren de Ophelialaan als te breed en uitnodigend voor hardrijders, waarbij de huidige snelheidsbeperkende maatregelen niet effectief zijn.

In het Weteringplantsoen en op de Stommeerweg worden hogere drempels of andere maatregelen voorgesteld om snelheid te beperken. Dubbele drempels worden aanbevolen voor de rotonde Dorpstraat.
Op de Bachlaan worden de bestaande drempels juist als gevaarlijk ervaren en wordt voorgesteld om deze te verplaatsen. Op de N196 wordt voorgesteld om drempels te verwijderen om verkeersstromen te verbeteren.

REACTIE GEMEENTE 'DREMPELS EN VERSMALLINGEN'

Op basis van de reacties wegen we de categorisering van wegen opnieuw af. Daar waar de wegencategorisering niet overeenkomt met de wegindelingen zullen op termijn ingrepen worden doorgevoerd. Dit moet soms echter wachten tot de herinrichting van een straat of groot onderhoud. Bloembakken om wegen te versmallen worden niet meer toegepast vanwege het gevaar dat er plots een kind of huisdier achter een bloembak vandaan kan schieten. Ook hebben automobilisten soms de neiging nog net voor een fietser of andere weggebruiker door een versmalling te willen rijden. Dit leidt over het algemeen tot méér gevaarlijke situaties in plaats van het voorkomen ervan.

7. AUTOLUW MAKEN

Het autoluw maken van bepaalde gebieden wordt ook als oplossing aangedragen tegen snelheidsovertredingen. De Stommeerkade en de straten rondom de Brede School in Nieuw Oosteinde worden genoemd als locaties voor een autoluw gebied.
Voor de Stommeerkade wordt geopperd om dit te bereiken door deze aan de noordzijde van de N196 af te sluiten voor autoverkeer, waarbij alleen aanwonenden nog toegang hebben. Dit is volgens een bewoner ook een oplossing voor het onveilige kruispunt met de Aalsmeerderweg, Burgemeester Hoffscholteweg en de Ophelialaan.

REACTIE GEMEENTE OP 'AUTOLUW MAKEN'

Voor een aantal straten wordt de suggestie gedaan om deze autoluw te maken. In Aalsmeer is het lastig dit te bereiken, omdat de gemeente graag alle plekken voor alle modaliteiten bereikbaar houdt. Bovendien leidt een verbod in de ene straat tot toenemend verkeer in een andere straat. De Stommeerkade wordt veel genoemd als een straat waar maatregelen als autoluw of fietsstraat een oplossing kan zijn voor het vele verkeer. We verwachten dat de Burgemeester Hoffscholteweg veel van het verkeer van de Stommeerkade zal afvangen, zodra de weg open is. Voordat we verdere maatregelen overwegen op de Stommeerkade willen we de effecten afwachten van de Burgemeester Hoffscholteweg.

8. FIETSSTRATEN

Een andere oplossing voor onveilige situaties voor fietsers door hard rijdend verkeer is volgens respondenten om straten meer in te richten als fietsstraat.

Specifiek worden de Oosteinderweg en de Stommeerkade genoemd als straten die in aanmerking zouden kunnen komen om ingericht te worden als een fietsstraat. Dit zou de veiligheid voor voetgangers en fietsers verhogen.

Daarnaast wordt ook de Catharina Amalialaan genoemd om in te richten als een fietsstraat met een maximale snelheid van 15 km/u.

REACTIE GEMEENTE OP 'FIETSSTRATEN'

Op basis van de reacties kijken we welke wegen we beter kunnen inrichten als een fietsstraat. Dit wordt dan onderdeel van de nieuwe wegencategorisering. De implementatie kan even duren, omdat dit gepaard zal moeten gaan met gepland onderhoud of herinrichting.

Rondom scholen analyseren we de huidige situaties en onderzoeken we of en hoe we herkenbare, veilige en gelijke situaties kunnen creëren rond alle scholen. Hoewel de conclusie mogelijk is dat dit erg situatieafhankelijk is.

9. VERKEERSONTSLUITING

Respondenten pleiten voor het onderzoeken en ontwikkelen van nieuwe ontsluitingswegen om de huidige verkeersdruk en geluidsoverlast te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren. Er is behoefte aan betere verkeersafwikkeling,

Er zijn zorgen over de verkeersontsluiting met het oog op toekomstige ontwikkelingen zoals de nieuwe wijk Westeinderhage. Men vreest voor een toename van verkeer en daarmee toenemende onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Er wordt opgeroepen tot een verantwoord en veilig ontsluitingsplan voor Westeinderhage met meerdere ontsluitingsopties voor verkeer.

De congestie op de N231 en de noodzaak voor verbreding worden benadrukt, vooral met het oog op toekomstige woonwijkontwikkelingen.

REACTIE GEMEENTE OP ‘VERKEERSONTSLUITING’

Het nieuwe verkeerscirculatieplan toetsen we aan de hand van een verkeersmodel om te beoordelen of het zal voldoen aan de verwachte toegenomen verkeersaantallen. Voor de uitbreiding van de capaciteit van de provinciale wegen zoals de N231, zijn we in gesprek met de Provincie. Hierover nemen we een verklaring op in het VCP.

De nieuwbouwwijk Westeinderhage is reeds doorgerekend en op basis daarvan wordt de infrastructuur al vooruitlopend aangepast. Dit valt buiten het VCP.

10. ONDERHOUD

Respondenten uiten zorgen over de staat van de infrastructuur in Aalsmeer. Er wordt geklaagd over slecht onderhoud van wegen, zoals de lappendeken van asfalt bij de Waterwolftunnel-Machineweg en de slechte staat van straten in Kudelstaart. Ook wordt gevraagd om het groenonderhoud bij te houden om het blokkeren van zicht door groen te voorkomen.

Respondenten benadrukken ook de noodzaak voor verbetering en onderhoud van fietspaden in Aalsmeer. Er wordt aangegeven dat het huidige fietspad langs de Hornweg in slechte staat verkeert, wat ertoe leidt dat fietsers op de weg rijden en zo gevaarlijke situaties veroorzaken.

Men pleit voor asfaltering om het fietsgebruik te stimuleren. Ook het fietspad langs de Oosteinderweg wordt als problematisch ervaren door hobbels en gaten, waarbij goed onderhoud als oplossing wordt gezien om het fietsen aantrekkelijker te maken.

REACTIE GEMEENTE ‘ONDERHOUD’

De reacties over slechte staat van wegen, trottoirs en fietspaden worden niet opgenomen in het VCP. Het onderhoud van wegen kan niet allemaal tegelijkertijd worden uitgevoerd. De planning en kostenbegroting voor het grote onderhoud en vervanging van wegen worden elk jaar afgewogen door de gemeenteraad in het kader van het Meerjaren Project Plan (MPP). Er is kennis genomen van de signalen van slechte wegen, trottoirs en fietspaden door de projectenafdeling.

11. VOORRANGSSITUATIE VERANDEREN

Er zijn meerdere zorgen over voorrangssituaties. Respondenten suggereren het aanpassen van voorrangssituaties, zoals het verlenen van voorrang aan verkeer op de Bilderdammerweg en het plaatsen van haaientanden op de splitsing Bilderdammerweg/Kudelstaartseweg. Ook wordt voorgesteld om de voorrangsbocht uit de Van Cleeffkade te halen en de voorrangssituatie bij de Einsteinstraat te verduidelijken.
Ook vraagt een respondent om een herziening van de in- en uitritten bij het Poldermeesterplein en is er een respondent die oppert om de busbaan voor de rotonde bij de Bosrandweg op te heffen en in te zetten voor rechts afslaand verkeer.

REACTIE GEMEENTE OP ‘VOORRANGSSITUATIE VERANDEREN’

De reacties over voorrangssituaties worden bekeken en afgewogen. Daar waar het aanpassen van de voorrangssituatie een positieve impact heeft op de veiligheid, bereikbaarheid en/of leefbaarheid zal dit worden overgenomen.

12. PARKEERPROBLEMATIEK

Eén respondent geeft aan dat er meer parkeerplekken nodig zijn bij het winkelcentrum in Kudelstaart.

Er wordt aangeraden duidelijke verwijzingen naar alternatieve parkeerplekken rond Waterfront aan te brengen. Dit om drukte op bepaalde plekken in het zomerseizoen te voorkomen.

Op de Oosteinderweg blokkeren soms auto’s het voetpad. Dat is gevaarlijk voor voetgangers, zeker voetgangers met kinderwagens of rolstoelen.

REACTIE GEMEENTE OP ‘PARKEERPROBLEMATIEK’

Parkeren maakt geen onderdeel uit van het VCP, tenzij het parkeren invloed heeft op bijvoorbeeld het voetgangersnetwerk, zoals op de Oosteinderweg. Deze weg is te smal om voldoende ruimte te creëren voor alle weggebruikers. Dat maakt het vinden van een oplossing ingewikkeld.

13. VOETGANGERSFACILITEITEN

Er is behoefte aan betere voetpaden en stoepen, zoals langs de Lijnbaan, en bij de rotonde bij de Dorpsstraat richting de Aalsmeerderbrug, waar momenteel geen stoepen zijn ondanks het drukke verkeer.

De wandelroute tussen Aalsmeer Centrum en Aalsmeerderbrug wordt als onveilig ervaren omdat voetgangers meerdere rijstroken en de Dorpsstraat moeten oversteken. Er worden suggesties gedaan voor betere bebording en het verlengen van het voetpad langs de N196.

De Zijdstraat wordt voorgesteld als voetgangersgebied, waar fietsen dan niet meer is toegestaan.
Tot slot wordt een voetgangersstoplicht voorgesteld voor het kruispunt tussen de Hoofdweg en de Legmeerdijk/Noordzuidroute. Op dit moment zijn daar alleen fietsstoplichten, die voor wandelaars te snel weer op rood springen.

REACTIE GEMEENTE OP 'VOETGANGERSFACILITEITEN'

Bij het opstellen van het VCP worden de voorstellen over het verbeteren van voetgangersfaciliteiten beoordeeld en waar mogelijk meegenomen. Voor de Lijnbaan is in een ander participatietraject al uitspraak gedaan door bewoners over de toekomstige weginrichting. De suggesties voor deze straat worden daarom niet meegenomen in het VCP.

14. OV BEREIKBAARHEID

De bereikbaarheid van het openbaar vervoer in Aalsmeer en omgeving is ook onderdeel van de reacties van respondenten. Er wordt vaak gesproken over de noodzaak voor betere verbindingen met Schiphol, zoals directe buslijnen vanuit verschillende wijken zoals Nieuw Oosteinde en Kudelstaart. Ook komt de wens voor een nachtbus van en naar Amsterdam naar voren.

Ook wordt het idee geopperd om de tramlijn van Amsterdam-Amstelveen naar de Royal Flora Holland veiling door te trekken. Flora Holland is een grote werkgever met veel werknemers buiten de gemeente, die nu veelal met de auto moeten komen.

De bereikbaarheid binnen Aalsmeer zelf is ook een punt van aandacht, waarbij men pleit voor het terugbrengen van buslijnen in wijken zoals Hornmeer en Dorp en het plaatsen van een bushalte bij het winkelcentrum bij het Poldermeesterplein. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder mobiele mensen wordt als onvoldoende ervaren.

Tot slot wordt voorgesteld om het openbaar vervoer naar Schiphol en Amsterdam te promoten en betaalbaarder te maken.

REACTIE GEMEENTE OP 'OV BEREIKBAARHEID'

De gemeente is in gesprek met Provincie en Vervoerregio over het verbeteren van het openbaar vervoer. De signalen van bewoners over verbeterpunten voor het openbaar vervoer worden gedeeld met de Provincie en Vervoerregio. In het VCP nemen we de verbeterpunten waar de gemeente op inzet mee.

15. EENRICHTINGSVERKEER

Veel respondenten pleiten voor het invoeren van eenrichtingsverkeer op verschillende wegen, zoals de Stommeerweg, de Kudelstaartseweg en de Oosteinderweg. Dit zou de verkeersveiligheid voor fietsers verhogen, sluipverkeer verminderen en bepaalde routes ontmoedigen.

Er is ook een voorstel om de rijrichting op het Raadhuisplein om te draaien om zo drukte te verminderen op de stationsweg.

REACTIE GEMEENTE OP 'EENRICHTINGSVERKEER'

In Aalsmeer is het oplossen van verkeersdrukte door het introduceren van eenrichtingsverkeer geen oplossing, omdat het alleen tot meer drukte op andere plekken zal leiden. We verwachten dat de Burgemeester Hoffscholteweg en het opheffen van de knip een grote impact zullen hebben. We onderzoeken of het voor sommige wegen na het opheffen van de 'knip' nog nodig zal zijn. Dit wordt hoogstens gezien als een 'plan B oplossing op termijn'.

16. SLUIPVERKEER TEGENGAAN

Er zijn reacties over toegenomen verkeersintensiteit, meer zwaar verkeer en overig sluipverkeer door woonwijken als gevolg van de 'knip'. Veel genoemde problemen zijn de verkeersonveiligheid voor fietsers en voetgangers, met name op de Stommeerweg, de Hortensialaan en de Ophelialaan, waar sluipverkeer en vrachtwagens voor gevaarlijke situaties zorgen. Er wordt geklaagd over geluidsoverlast, trillingschade aan huizen en onveilige situaties door te hard rijdend verkeer.

Een veelgehoorde suggestie is het herinrichten van de N196, waarbij de busbaan voor doorgaand verkeer gebruikt zou moeten worden en de 'knip' zou moeten worden

verwijderd. Ook wordt voorgesteld om bepaalde wegen alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer of in te richten als fietsstraat. Het weren van zwaar vrachtverkeer uit woonwijken is een ander veelgehoord punt.

Er wordt ook gesproken over het gebruik van intelligente elektronische middelen om sluipverkeer te meten en te sanctioneren.

REACTIE GEMEENTE OP 'SLUIPVERKEER TEGENGAAN'

We zoeken in het VCP naar een oplossing voor de situatie rond de knip. Daarmee verwachten we het meeste sluipverkeer uit de woonwijken te halen. Het invoeren van intelligente toegang om sluipverkeer te voorkomen behoort om praktische redenen niet tot de mogelijkheden in Aalsmeer. Dit is te duur en ingewikkeld te implementeren in vergelijking met de toegevoegde waarde die het zou opleveren.

17. VRACHTVERKEER BEPERKEN

Reacties komen er ook op het vrachtverkeer in Aalsmeer, met name de ervaren overlast in woonwijken en de veiligheid op wegen die niet geschikt zijn voor grote voertuigen. Er wordt veel gesproken over de Oosteinderweg, waar vrachtverkeer voor gevaarlijke situaties zou zorgen en waar men pleit voor een verbod op doorgaand vrachtverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer. Ook wordt de Rietwijkeroordweg genoemd als te smal voor het vrachtverkeer.

Een ander veelbesproken punt is de 'knip' in de N196, die volgens sommigen verwijderd moet worden om doorgaand verkeer beter te faciliteren en lokale wegen te ontlasten. Er wordt voorgesteld om vrachtwagens toe te staan op de busbaan om bepaalde wegen te ontzien.

Tot slot wordt er gepleit voor duidelijkere bewegwijzering voor vrachtwagenchauffeurs op de N201 en het gebruik van technologie om de juiste routes voor vrachtverkeer aan te geven. Handhaving op verkeersregels en het serieus nemen van klachten van bewoners worden benadrukt als belangrijke punten voor verbetering.

REACTIE GEMEENTE OP 'VRACHTVERKEER BEPERKEN'

Het beperken van vrachtverkeer is in een dorp als Aalsmeer lastig. Aalsmeer heeft 14.000 huishoudens en zo'n 3500 bedrijven in het dorp. De bedrijfsdichtheid is hiermee hoog. Dat verklaart ook waarom er relatief veel vrachtverkeer door en in Aalsmeer rijdt. Lokale vrachtwagenverboden waarbij bestemmingsverkeer is uitgezonderd lossen weinig op, vanwege het vele bestemmingsverkeer. Bovendien is handhaving erg lastig.

In het VCP neemt de gemeente wel de voorkeursroutes voor vrachtwagens op. We onderzoeken hoe we deze routes het beste kunnen faciliteren, zodat deze routes ook door vrachtwagenchauffeurs het makkelijks gebruikt zullen worden.

18. FIETSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid voor fietsers is een veel terugkomend thema. Er wordt vaak gesproken over de noodzaak van aparte fietspaden, veiligere fietsroutes en het handhaven van snelheidslimieten, vooral op de Oosteinderweg.

De snelheid van het verkeer en het gedrag van bestuurders, inclusief dat van e-bikes en fatbikes, worden als problematisch beschouwd. Er is een roep om meer handhaving op snelheid en een verbod op vrachtverkeer in bepaalde gebieden.

Daarnaast worden er suggesties gedaan voor het verbeteren van de infrastructuur. Hierbij wordt gedacht aan het aanleggen van nieuwe fietspaden, het verbeteren van bestaande fietspaden en het aanpassen van verkeerssituaties om de veiligheid te verhogen.

Ook wordt er gepleit voor betere verbindingen en toegankelijkheid voor fietsers tussen verschillende delen van Aalsmeer en Kudelstaart, zoals veilige routes naar scholen en sportfaciliteiten.

REACTIE GEMEENTE OP 'FIETSVEILIGHEID'

Fietsveiligheid is een belangrijk thema binnen het VCP. We nemen dit dan ook als uitgangspunt mee bij de nieuwe wegencategorisering. We onderzoeken waar het uitbreiden en verbreden van het fietsnetwerk mogelijk is om zo veiligere routes te creëren.

19. VERKEERSDRUKTE VERMINDEREN

Respondenten klagen over verkeersdrukte en doorstroming in Aalsmeer en Kudelstaart, met specifieke aandacht voor de Ringvaartbrug, de Mijnsherenweg, de Kudelstaartseweg, de Legmeerdijk en de N196. Er worden problemen gemeld met betrekking tot files en vertragingen. Veel suggesties gaan over het verbeteren van de

infrastructuur. Daarbij wordt gedacht aan het aanleggen van een tunnel onder de Ringvaart, het toegankelijker maken van de Kudelstaartseweg, het verbreden van wegen zoals de N231 en het optimaliseren van verkeerslichten.
Er wordt ook voorgesteld om de Aalsmeerderbrug tijdens spitsuren niet te openen. Daarnaast wordt aangedrongen op het gebruik van intelligente verkeerssystemen om het verkeer beter te leiden.

REACTIE GEMEENTE OP ‘VERKEERSDRUKTE VERMINDEREN’

Het is niet makkelijk om de verkeersdrukte te verminderen. Via het VCP proberen we de drukte wel beter te verdelen over het dorp en de doorstroom te verbeteren. We zijn met de Provincie in gesprek over het uitbreiden van de capaciteit op de N231 en de wens om de Aalsmeerderbrug minder vaak te openen tijdens de spits.

Bijlage 3. Bewonersavonden

Notulen

Aanwezig:	Rens Kouwenhoven – Gemeente Aalsmeer Paul Gillisen – Gemeente Aalsmeer Bart Kabout – Wethouder Mobiliteit Aalsmeer Jos Hengeveld – Royal Haskoning DHV Daphne Bruil - Royal Haskoning DHV
Van:	Daphne Bruil
Datum:	24 september 2024
Locatie:	Raadshuis Aalsmeer
Ons kenmerk:	BJ7161-RHD-XX-XX-MI-X-0001
Classificatie:	Projectgerelateerd

Onderwerp: **2e bewonersinformatieavond Aalsmeer 24 september - Verkeerscirculatieplan**

Nummer	Details	Actie
1	Totaal: 23 bewoners aanwezig **Opening** Toelichting proces en agendapunten. **Opmerkingen bewoners:** • Is het mogelijk om het voor bewoners makkelijker te maken om aanpassingen in het beleid te doen? Niet alleen vooraf maar ook huidig/ lopend beleid. We zouden hier graag een soort extra clausule voor willen opnemen tijdens dit proces. Zodat bewoners makkelijker sturing kunnen geven tijdens de uitvoering als het niet de kant op gaat wat de bewoners zouden willen. • Het ontbreekt aan de reacties op de online tool waar opmerkingen zijn gegeven door bewoners. Bewoners zijn gewend dat op elke reactie een antwoord wordt gegeven voor de gemeente in een extra kolom. Dit ging bij eerdere processen altijd zo. • Bewoners niet tevreden over een specifiek punt dat hij overal heeft genoemd (denktank, Fiximeldingen, online etc.), maar wordt niets mee gedaan. Het gaat om ‘quick wins’. Noemt als punt: onderhoud tunnel en brug die belangrijk zijn in het gehele netwerk.	

- Bewoners wil de druk op de fietsvoorziening opvoeren. Er worden te weinig knopen doorgehakt door deze gemeente. Verkeersveiligheid wordt ook weinig meegedaan. Fietsverkeer moet meer prioriteit krijgen.

Toelichting toekomstige netwerken
Autonetwerk:
Opmerking bewoner: N231 -> oprit naar Kudelstraat mis ik in het toekomstig netwerk. Verkeer Kudelstraat dat niet meer over de stationsweg rijdt. Rens ligt toe dat het gaat om een maatregel die al wordt uitgewerkt. Wordt straks toegelicht op de kaart.

Vraag vanuit bewoner: Hoe zit het met wegen die nu geen kleurtje meer hebben? Wat is daar de categorisering van? Blijven die allemaal zoals ze nu zijn? We kunnen wel wegen een kleurtje geven maar als er niet gehandhaafd wordt dan blijft iedereen alsnog te hard rijden. Jos laat weten het straks op de kaart verder toe te lichten.

Bewoner geeft aan in het plan de handhaving en educatie maatregelen te missen. De bewoner ziet hier graag iets van terug in de beleidsstukken.

Fietsnetwerk: vooraf geen specifieke vragen over vanuit bewoners.

Voetgangersnetwerk:
Bewoner geeft aan dat op de Hornweg het voetpad te smal is, maar dat geldt ook voor de Uiterweg. Bewoner geeft het aan op de kaart.

OV-netwerk
Bewoners vraagt zich af waarom de rechtstreekse verbinding naar Schiphol ooit is opgeheven?

De opmerkingen zullen worden aangegeven op de verschillende netwerkkaarten. Bevindingen worden meegenomen in de uitwerking.

Afronding en afsluiting

Nota van beantwoording op zienswijze Verkeercirculatieplan Aalsmeer

Kudelstaartseweg en stommeerweg 50 km handhaven. Modeldoorrekening.

Nr.	Indieners	Zienswijze	Reactie	Wijziging in VCP
1	Diverse bewoners Kudelstaart	**Hoofdweg promoveren?** Wethouder Bart Kabout schrijft in zijn voorwoord van het ontwerp Verkeerscirculatieplan gemeente Aalsmeer (dd. 5-11-2024) dat veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid de belangrijkste uitgangspunten zijn geweest. Dat zo zijnde, is de vraag of het 'promoveren' van de Hoofdweg tot een route waar 60 km/uur gereden mag worden de veiligheid bevordert. Wandel in gedachten even met ons mee. Op het bewuste tracé van de Legmeerdijk tot de Ambachtsheerweg van 3.1 km passeer je (binnen de grenzen van de bebouwde kom van Kudelstaart) 74 uitritten van woningen en bedrijven. Bovendien komen vijf openbare wegen op dit deel van de Hoofdweg uit (Doelstraat, Voltastraat, Daltonstraat, Dwarsweg, Schoutweg). Voor een belangrijk deel van de Kudelstaarters is de Hoofdweg de aangewezen route met de auto. Kortom, de Hoofdweg wordt druk bereden. En het VCP lezend, zal het vrachtwagenverkeer vermoedelijk nog toenemen. Frequente gebruikers van de Hoofdweg weten, dat ze regelmatig even moeten wachten om bestuurders van vrachtwagens de gelegenheid te geven achteruit de oprit naar een bedrijf in te manoeuvreren. Er zijn ook dagen dat de vrachtwagens op de Hoofdweg in file staan te wachten, totdat er plaats is op het bedrijfsterrein om te laden of te lossen. Wie aan de Hoofdweg woont, of wie uit een van de aangrenzende woonbuurten komt, weet dat het niet altijd makkelijk is met de auto in te voegen. Scholieren, we zien het dagelijks, moeten goed opletten als ze de Hoofdweg oversteken. En zij zijn niet de enige overstekende fietsers. De Hoofdweg is, met al het in- en uitvoegende verkeer, geen route om even lekker door te rijden.	De achterliggende gedachte van het verhogen van de snelheid op de Hoofdweg en het verlagen van de snelheid langs de Westeinderroute is om het verkeer te stimuleren om de Hoofdweg als primaire route richting Aalsmeer en Hoofddorp te gebruiken. Juist dit soort maatregelen kunnen de voorgestelde route door navigatiesystemen beïnvloeden. Onzes inziens leent de Hoofdweg zich ruimtelijk gezien goed voor een verhoging van de snelheid, al moet inderdaad de komgrens worden aangepast. Onderzoeken zouden nog moeten aanwijzen of een verhoging van de snelheid ook geluidstechnisch een acceptabele maatregel zou zijn. Naar aanleiding van de zorgen die blijken uit uw zienswijze en een aantal andere zienswijzen op dit punt, hebben wij echter besloten deze maatregel niet op te nemen in het definitieve VCP. De zienswijzen tonen aan dat er onvoldoende steun is voor deze maatregel.	Aan-passing

		In het VCP staat in de samenvatting dat het de bedoeling is om doorgaand vrachtverkeer uit de bebouwde kom te weren. Ja, dat zal wel lukken als je de borden 'bebouwde kom' die aan het begin/einde van de Hoofdweg staan weghaalt en verplaatst naar de afritten bij de Doelstraat, Voltastraat, Daltonstraat en Schoutweg. Maar met het 'verhangen van deze bordjes' wordt de Hoofdweg niet veiliger. Eerlijk gezegd vinden wij nu al dat er op gezette tijden wel erg hard gereden wordt. Onverantwoord met al de op/uitritten en aantakkende openbare wegen. Waarom de maximumsnelheid verhogen tot 60 km op deze 3 km Hoofdweg? Kunnen enkele seconden mogelijke tijdwinst opwegen tegen vermindering van de verkeersveiligheid? En je kan ook moeilijk volhouden dat de beoogde snelheidsverhoging bijdraagt tot verbetering van de leefbaarheid in de aangrenzende woonbuurten. Ons dringende verzoek is: handhaaf in het VCP de huidige snelheidsgrens op de Hoofdweg en zie af van de promotie tot GOW 60.		
2	Bewoner	Ik ben enigszins verbaasd over het feit dat jullie de Hoofdweg als 60km weg willen gaan toewijzen, zoals in mijn reactie op Aalsmeer Vandaag onder de publicatie te lezen was. Ik dacht echt dat het een foutje was en eigenlijk wel om de volgende redenen: • Jullie hebben de ervaring al bij de knip op de N196 dat er van alles bedacht kan worden, maar stel je tomtom in en je wordt vanuit Kudelstaart via de Kudelstaartseweg, Stommeerweg, Van Cleeffkade (Westeinderroute) naar de Aalsmeerderbrug geleid. En dit is ook van toepassing op de route vanuit Leimuiden naar Aalsmeer. Ik heb een heel aantal collega's die vanuit de hoek Kaag en Braassem komen en die pakken vanwege de slechte doorstroming op de N231 niet de Herenweg, Ambachtsherenweg, Hoofdweg en Noord-zuid route maar gaan via Herenweg, Kudelstaartseweg of Bilderdammeweg, Kudelstaartseweg naar Aalsmeer. En daar zal met het veranderen van de snelheid echt niets aan veranderen. Want zoals gezegd op de N201 mag je 80km maar toch pakken er vele de doorstroom via Aalsmeer Dorp waar je 30 of 50 km per uur mag (onderkennen jullie ook in het verkeerscirculatieplan). Dus de beoogde aantrekkelijkheid om	De achterliggende gedachte van het verhogen van de snelheid op de Hoofdweg en het verlagen van de snelheid langs de Westeinderroute is om het verkeer te stimuleren om de Hoofdweg als primaire route richting Aalsmeer en Hoofddorp te gebruiken. Juist dit soort maatregelen kunnen de voorgestelde route door navigatiesystemen beïnvloeden. Onzes inziens leent de Hoofdweg zich ruimtelijk gezien goed voor een verhoging van de snelheid, al moet inderdaad de komgrens worden aangepast. Onderzoeken zouden nog moeten aanwijzen of een verhoging van de snelheid ook geluid- en milieutechnisch een acceptabele maatregel zou zijn. Naar aanleiding van de zorgen die blijken uit uw zienswijze en een aantal andere zienswijze op dit punt, hebben wij echter besloten deze maatregel niet op te nemen in het definitieve VCP. De zienswijzen tonen aan dat er onvoldoende steun is voor deze maatregel.	Aan-passing

		Kudelstaart centrum te ontzien komt daar mee te vervallen mijns inziens. En als we dan kijken naar de lengte van de Hoofdweg (3,2km van Ambachtsheerweg tot N231) dan is ook maar de vraag of die 38 seconden snelheidswinst bij het verhogen van de snelheid met 10 km/uur op weegt tegen de langere weg die je af moet leggen om Kudelstaart heen, ik denk van niet. En als men over het ontzien van het centrum heeft en men heeft het dan over winkelcentrum-Mijnsherenweg dan had men wat met het advies moeten doen wat een wijkgenoot en ik (toen nog wonende in de Copierstraat) tijdens een dorpsraad overleg waarbij de gemeente aanwezig was vanwege de plannen rond Westeinderhage: sluit desnoods de wijken af van de Bilderdammerweg aan de Hoofdweg zijde zodat die gedwongen worden om de Hoofdweg te pakken. Dit zorgt er veel meer voor dat er minder verkeer door het “centrum” gaat aangezien veel verkeer door het centrum plaatselijk verkeer is. Enige wat ik nu zelf zie gebeuren is dat het voor een bepaalde doelgroep, de vrachtwagens, een aantrekkelijkere route gaat worden. Na het aanleggen van de nieuwe N201 zie je al veel meer vrachtverkeer dat via Herenweg en Hoofdweg rijdt in plaats van de te veel noordelijk gelegen N201. • En juist dit zware transport zijn de geluidsoverlast veroorzakers voor de bebouwing langs de Hoofdweg. Auto’s hoor je niet, maar de vrachtwagens (en motoren) des te meer. Dan moet hier ook wat aan gedaan worden. • Vrachtwagens veroorzaken ook vaak nu al verkeersonveilige situaties. Er zijn heel veel ontsluitingen van bedrijven op de Hoofdweg en deze ontsluitingen zijn niet altijd even ruim te noemen, dus vrachtwagens moeten veelvuldig rare capriolen uithalen om de percelen in en uit te kunnen. En met het verhogen van de snelheid naar 60km per uur gaat de veiligheid er niet beter op worden. En als ik de afgelopen 1,5 week ook weer kijk, dan staan er vrachtwagens “geparkeerd” op de Hoofdweg of naastliggend fietspad omdat er te weinig ruimte is op de percelen van de bedrijven. Met een 50km weg is dit al verre van ideaal maar met 60km nog minder ideaal voor het verkeer wat over de	Wij zijn het met u eens dat het allereerst wenselijk is de doorstroming op de N231 te verbeteren. Wij zijn hierover in overleg met de Provincie Noord-Holland, de wegbeheerder van de N231. De eerste maatregelen om de doorstroming te verbeteren worden momenteel in overleg met de Provincie uitgewerkt.	

		Hoofdweg rijdt. Maar ziet u, uw kind al via een 60 km weg moeten fietsen omdat er vrachtwagens op het fietspad geparkeerd staan. En ja, misschien moeten de bedrijven het transport beter plannen zodat er niet te veel vrachtwagens te gelijk komen, maar planning is zo'n beetje het moeilijkste wat er is dus dat valt ook niet altijd mee. Ik denk dat jullie kijkende vanuit Kudelstaarts perspectief veel meer ervoor moeten zorgen dat er een goede doorstroming op de N231 plaats gaat vinden icm met het weghalen van de knip in de N196. Want juist die betere doorstroming op de N231 zorgt er veel meer voor dat je autoverkeer vanuit Leimuiden wel over de Hoofdweg krijgt en niet meer via Herenweg/Bilderdammerweg, Kudelstaartseweg of Bachlaan. En als je de Hoofdweg dan 50km per uur houdt, wordt het er voor vrachtwagens nog niet echt aantrekkelijker op. En als dan de knip in de N196 ook nog eens op korte termijn weggehaald wordt, gaat een deel van de Kudelstaarters ook niet meer via Kudelstaartseweg, Stommeerweg richting Aalsmeer Dorp maar pakt men weer ouderwets Hoofdweg, N231 en N196. En als er iemand de illusie heeft dat we vanuit Kudelstaart straks via de N201 en de nieuwe Noordvork naar Aalsmeer gaan rijden, dan kan ik die mensen uit hun droom helpen. Dat gaat zeker niet gebeuren want anders had men vanuit Kudelstaart ook wel de N201 richting Hoofddorp genomen en niet via de Westeinderroute zoals nu gebeurt.		
3	Politie	Pagina 18 onder punt 7 staat vermeld dat de werkzaamheden dat het gedeelte van de Hortensialaan gelegen tussen de 1e J.C. Mensinglaan en de Ophelialaan inmiddels gereed is. Hierin mis op dit gedeelte van de weg wel een verkeersbord. Aan het begin van de Hortensialaan, komende vanaf de rotonde Zwarteweg staat aan de rechterzijde nog steeds een tijdelijk bord. Na de kruising met de 1e J.C. Mensinglaan wordt dit bord niet herhaald. Dient dit wel zo te zijn? Nu zou men kunnen aannemen dat de maximum snelheid 50km/uur bedraagt. De wensbeelden van de politie in punt 5.5 zijn netjes verwoord. Over Bijlage 1 en de geregistreerde ongevallen heb ik nog wel een vraagje.	Uw aangehaalde punt over een missend verkeersbord gaan we controleren en indien nodig corrigeren. Wat betreft de ongevallen aan de rotondes en de genomen maatregelen concluderen we dat de maatregelen effect hebben gehad, maar dat er op bepaalde rotondes nog steeds te veel ongelukken gebeuren. De gemeente heeft nu een vervolg cameraonderzoek ingesteld om de achtergrond van (bijna) ongelukken beter te kunnen duiden. Eventuele verdere maatregelen aan deze rotondes worden genomen op basis van dit onderzoek. In	Geen aan-passing

		Bovenaan pagina 47 staat vermeld dat de gemeente tot tweemaal toe actie heeft ondernomen om het aantal ongevallen terug te dringen. Is er al bekend of de getroffen maatregelen al effect hebben gehad? We weten dat de 'kruising' Burgemeester Kasteleinweg met de Dorpsstraat te Aalsmeer in de top tien staat van kruisingen van wegen met de meeste ongevallen in onze politie eenheid Amsterdam. Wat zijn precies de uitgevoerde aanpassingen en zijn de cijfers daardoor gedaald? Indien de cijfers niet gedaald zijn wat gaat de gemeente verder voor actie ondernemen? Dan nog de GOW 30 en ETW30 wegen. De wegen op de kaart die geen kleur hebben, zijn aangemerkt als ETW30 wegen. Dat betekent dat driekwart van de wegen in mijn wijk als ETW30 weg zal worden aangeduid. Uit interesse vraag ik of al deze ETW30 wegen nog snelheidssremmende maatregelen krijgen.	de definitieve versie van het VCP actualiseren we de ongevallencijfers en stemmen deze ook graag met de politie af. De gemeente streeft ernaar om wegen in te richten volgens de kenmerken die horen bij de aangewezen categorie. Wanneer wegen niet voldoen aan de kenmerken van hun categorie, zal dat in de regel worden aangepast op het moment dat een weg toe is aan groot onderhoud of vervanging. Tussentijdse (kleinschalige) aanpassingen zoals het toevoegen van een drempel worden soms ook doorgevoerd als bewoners daartoe een gedragen verzoek indienen. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het niet altijd mogelijk is om een snelheidsbeperkende maatregel te nemen. Zo kan de slappe ondergrond, in combinatie met niet of slecht onderheide huizen, ervoor zorgen dat er geen drempels geplaatst kunnen worden.	
4	Bewoner	Na het doorlezen van het Verkeerscirculatieplan mis ik een toekomstig knelpunt. Namelijk de kruising Aalsmeerderweg-Ophelialaan-Stommeerkade. Deze kruising is zeer onoverzichtelijk, vooral komende vanaf de Stommeerkade. De oorzaak is de opgemetselde zijkant van de brug en het niveauverschil van de rijbanen. Nu reeds rijden auto's met de toegestane e snelheid van 50 km/h voorbij en zijn zich vaak niet bewust van de onoverzichtelijke situatie. Graag vraag ik uw aandacht voor deze kruising, zeker als straks de Burgemeester Hofscholteweg compleet is.	De kruising Aalsmeerderweg-Ophelialaan-Stommeerkade is in het traject van het VCP inderdaad naar voor gekomen als gevaarlijk kruispunt. Het kruispunt heeft nu een tijdelijke inrichting omdat de Burgemeester Hoffscholteweg nog niet af is. De tijdelijke inrichting wordt naar verwachting in 2025 aangepast. De definitieve inrichting volgt bij voltooiing van de Hoffscholteweg. Op pagina 36 van het ontwerp-VCP staat ook benoemd dat dit kruispunt beter moet worden ingericht. In het ontwerp VCP staat dit punt wel voornamelijk genoemd bij het voetgangersnetwerk, wat de indruk kan wekken dat er niet gekeken wordt naar de algemene verkeersveiligheid. Om dit te verduidelijken nemen we ook een stukje op bij fiets en auto.	Aan-passing

5	Bewoner	Wat mij opvalt dat ik nog nooit heb gezien, dat er ergens '40 KM' is toegepast! 40 km haalt net de scherpe randjes [50 ++] er af en is zowel fysiek als psychisch beter te verwerken dan 30 km!! Het zou het aantal ongelukken en de ergernis zeker beperken!! Maar misschien is het wettelijk wel mogelijk? Misschien toch eens de moeite waard om een goed te bekijken! Hopende hiermede een punt van discussie te hebben geleverd	In Nederland zijn de wettelijke maximumsnelheden voor het wegverkeer vastgelegd in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Hierin is de maximum toegestane snelheid van 40 km/u niet opgenomen. Hoewel het zeker een interessante gedachte is, is het de gemeente dus wettelijk niet toegestaan een snelheidslimiet van 40 km/uur in te stellen.	Geen aan-passing
6	Bewoner	We waarderen het dat de gemeente er alles aan gelegen is om de verkeersveiligheid en drukte te reguleren en sluipverkeer te verminderen. Wij maken ons echter veel zorgen over de mogelijke gevolgen die diverse nieuwbouwprojecten in Kudelstaart (Hoofdweg, Bilderdammerweg, etc.) gaan hebben voor de verkeersdruk op de Kudelstaartseweg omdat auto's deze weg gaan gebruiken voor sluipverkeer. In de gebiedsvisie Kudelstaart en het Verkeerscirculatieplan wordt dit risico eveneens benoemd en wordt gehoopt / verwacht dat dit uiteindelijk mee zal vallen. De ervaring leert echter dat dit niet het geval zal zijn. Daarom vragen we u om concrete plannen op te stellen om doorgaand verkeer over de Kudelstaartseweg te ontmoedigen (bijv. verkeersdrempels, eenrichtingsverkeer, een weg waarop auto's te gast zijn etc.) en de veiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren door bredere stoepen en vrij liggende fietspaden. Wij zouden het op prijs stellen als bewoners van de Kudelstaartseweg bij deze plannen betrokken kunnen worden.	In het ontwerp VCP is de Kudelstaartseweg gecategoriseerd als een GOW30 weg. Dit was op deze manier gedaan voor de verkeersveiligheid en om te ontmoedigen dat deze route als primaire route richting Hoofddorp wordt gebruikt. Op basis van een andere zienswijze laten we de categorisering van het stuk Kudelstaartseweg, waar een vrijliggend fietspad aanwezig is, nog even open (GOW30 of GOW50), zodat daar door en met omwonenden bij een toekomstige herinrichting nog over gesproken kan worden. Het VCP gaat over circulatie en wegcategorisering, maar niet over de feitelijke herinrichting van wegen. De uiteindelijke inrichting zal passend worden bij de categorie uit het VCP. Dit zal via een project worden gerealiseerd. Via de reguliere participatie die bij dit soort projecten hoort, is uiteraard ruimte voor inbreng van bewoners. Er zijn geen circulatiemaatregelen, zoals eenrichtingsverkeer, op de Kudelstaartseweg in het plan opgenomen.	Geen aan-passing
7	Gemeente De Ronde Venen	Graag reageren wij op uw Ontwerp-Verkeerscirculatieplan Aalsmeer. Onze reactie richt zich op één van uw voorstellen in het kader van dit Verkeerscirculatieplan, namelijk het opheffen van de knip in de route van de voormalige N201. Ook gaan wij in onze reactie in op het vrachtverkeer vanaf Royal FloraHolland. Onze gemeenten zijn met elkaar verbonden via de huidige provinciale weg N201 en het voormalige tracé daarvan. De verlegging van de provinciale weg N201 was bedoeld om onze gemeenten bereikbaar te houden en de leefbaarheid van de plaatsen te verbeteren. Voor onze gemeente speelde	We begrijpen de zorgen over de hoeveelheid verkeer op de ETW 30 weg in Amstelhoek. Een intensiteit van 10.000 is inderdaad hoog. Uit de selected link van het verkeersmodel voor het verkeer dat via de Aalsmeerderbrug Aalsmeer in en uit komt rijden, blijken ongeveer 500 voertuigen per etmaal een bestemming of herkomst te hebben in Amstelhoek. Het overgrote gedeelte van de 10.000 voertuigen per etmaal die gebruik maken van de voormalige N201 in Amstelhoek hebben een bestemming of herkomst voor de Aalsmeerderbrug. Voor dit verkeer blijft de oude route een snellere route dan de nieuwe N201, ongeacht de knip in de Burgemeester Kasteleinweg. Denk aan	Aan-passing

		vooral de leefbaarheid in Amstelhoek. We zijn inmiddels 10 jaar verder en we zien dat de route van de voormalige N201 desondanks nog steeds intensief wordt gebruikt. Voor onze gemeente geldt dit vooral voor het gedeelte in Amstelhoek. De intensiteit ligt op zo'n 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit past niet bij de inrichting van deze weg als erftoegangsweg 30 en zorgt daarmee voor druk op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Eén van uw voorstellen in het kader van dit Verkeerscirculatieplan is het opheffen van de knip in de route van de voormalige N201. Wij begrijpen dit voorstel: het autoverkeer heeft zich verspreid over de wegen en straten in de woonwijken van Aalsmeer en zorgt daarmee voor leefbaarheids- en verkeersveiligheidsrisico's; het opheffen van de knip kan een verbetering hierin betekenen. Wij hebben echter zorgen over dit voorstel. De intensiteit op het voormalige tracé van de N201 in Amstelhoek is zoals eerder vermeld al hoog. Wij vrezen dat als gevolg van het opheffen van de knip in Aalsmeer nog meer autoverkeer gebruik gaat maken van deze route. Het blijkt ook uit de doorberekeningen die u hebt laten doen voor het gedeelte tussen Uithoorn en Aalsmeer. Het risico voor Aalsmeer zelf is dat meer doorgaand verkeer gebruik gaat maken van het voormalige tracé van de N201, waarmee de druk op de leefbaarheid en verkeersveiligheid weer toeneemt. Wij realiseren ons dat er sprake is van een complex vraagstuk en willen graag bijdragen aan een integrale benadering van het voormalige tracé van de provinciale weg N201. Zo'n integrale benadering bestaat uit het betrekken van de betrokken gemeenten (Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en De Ronde Venen) en het zoeken naar alternatieven voor het autogebruik (stimuleren fiets en ov) en aanvullende maatregelen. Verder blijven wij uw aandacht vragen voor het vrachtverkeer vanaf Royal FloraHolland. Wij moeten als gezamenlijke overheden blijven inzetten op het stimuleren van de route via de Fokkerweg (N232), A4, A9 en A2. Meer vrachtverkeer in oostelijke richting via de N201 zorgt namelijk voor meer	verkeer dat in Uithoorn moet zijn of bij de veiling. Volgens het model zal bij een autonome ontwikkeling het verkeer op de betreffende route toenemen tot 11.850 voertuigbewegingen in 2030. Het model berekent dat indien de voorstellen van Aalsmeer ingevoerd worden het aantal voertuigbewegingen op hetzelfde deel zullen toenemen tot 12.230 per etmaal. Een verschil van ongeveer 400 voertuigbewegingen per etmaal. Wij concluderen hieruit dat het opheffen van de knip vrijwel geen extra doorgaand verkeer van de N201 aftrekt richting de oude route. Het grootste deel van het verkeer dat nu in Amstelhoek gebruik maakt van de oude N201 heeft en houdt een bestemming voor de knip. Een oplossing voor de ervaren verkeersdrukte in Amstelhoek vraagt daarom om een meer integrale aanpak, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de doorstroming op de N201 zelf. Een integrale oplossing voor het gehele tracé van de voormalige N201 is daarom wat ons betreft een goed voorstel. Aalsmeer is al in gesprek met de Provincie en Vervoerregio om een bredere probleemanalyse te maken, alvorens een definitieve richting te kunnen kiezen voor de oplossing van het sluipverkeer in Aalsmeer. In deze probleemanalyse is het betrekken van de door u genoemde gemeenten een belangrijk onderdeel. We zullen dit ook nadrukkelijker in het VCP opnemen. Het vrachtverkeer vanaf Royal FloraHolland blijft ook voor de gemeente Aalsmeer een aandachtspunt. Het functioneren van de N201 als goede ontsluiting richting de A4 en A9 (via de N232) is ook voor Aalsmeer van belang, om het verkeer zo veel mogelijk om Aalsmeer heen te laten rijden. Dit belang brengen wij ook in bij het provinciale Zuidlobonderzoek.	

		bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in onze gemeente, ook als de maatregelen in het kader van het Project Toekomst N201 zijn gerealiseerd.		
8	Business-park Aalsmeer	Bereikbaarheid en veiligheid Hollandweg De bereikbaarheid van de Hollandweg is ernstig gehinderd door de aangebrachte middenberm in de vernieuwde Middenweg. Verkeer vanaf de N201 kan niet direct linksaf de Hollandweg op. Verkeer moet rechtdoor rijden naar de rotonde Middenweg- Middendwarsweg, deze rotonde 4 kwart / geheel nemen om vervolgens rechtsaf de Hollandweg op te gaan. Hierbij moet de recent geopende nieuwe en geregeld zeer drukke OLV (Ongestoord Logistieke Verbinding) route van de uitgang van de bloemenveiling zijwaarts overgestoken worden. Als er een aantal vrachtwagens achter elkaar op de OLV de Middenweg op rijden, is dit het zijwaarts oversteken niet goed mogelijk en komt dit geregeld tot gevaarlijke situaties. Voor het zijwaarts oversteken heeft het verkeer niet veel tijd, het weggedeelte waar dit moet gebeuren is erg kort en het verkeer moet hier dus 2 banen opschuiven, over de OLV baan. Op het eerste deel van dit stuk weg zijn ook onverlichte betonnen afscheidingen op het asfalt aangebracht tussen de banen van het reguliere verkeer op de Middenweg en de OLV baan, waardoor het stuk weg waar het verkeer 2 banen moet opschuiven nog meer verkort wordt. In de praktijk gaat er een deel van het verkeer niet via deze permanente omleiding maar via de rotonde richting de N201, via het eerste deel van de oprit N201 richting Uithoorn, rechtsaf via het terrein van Paardekooper naar de Hollandweg. Begrijpelijk is dit vanwege meerdere redenen- zoals veiligheid- niet wenselijk. Deze omleiding van verkeer is momenteel nog steeds aangegeven door bebording van matige kwaliteit en duidelijkheid. Deze bebording is aangebracht door Greenpark Aalsmeer. Nieuwe borden zijn al enige tijd geleden toegezegd. Door GPA zijn nieuwe borden besteld. Het nieuwe ontwerp van deze borden is niet inzichtelijk geweest voorafgaand aan de productie hiervan het is dan ook afwachten of deze duidelijker zijn en of dit een positieve uitwerking heeft op de bereikbaarheid en veiligheid.	Bereikbaarheid Hollandweg Het klopt dat verkeer dat vanaf de N201 op de Middenweg rijdt niet linksaf kan slaan richting de Hollandweg. De omleiding via de rotonde Middenweg-Middendwarsweg is volgens ons een minimale omleiding en bovendien een veiligere optie dan linksaf de Hollandweg insteken vanaf de Middenweg en het tegenliggende verkeer te moeten kruisen. Bovendien kan dit het andere verkeer vanaf de N201 ophouden. We onderzoeken of de bebording beter kan om het verkeer duidelijker te sturen. In de zienswijze wordt aangegeven dat fietsers niet veilig op de Hollandweg kunnen komen. Wij begrijpen deze zorg en zullen in het VCP opnemen dat dit een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk is. Tevens nemen we op dat hier een oplossing voor moet worden gezocht. Dat dit punt wordt opgenomen in het VCP betekent dat we in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte op zoek gaan naar ruimte om dit te realiseren. De oplossingsrichting laten we voor nu bewust nog open, om voldoende ontwerpvrijheid te hebben in de uitvoering. OV Het openbaar vervoer staat in heel Nederland onder druk. Zoals in het verkeerscirculatieplan aangegeven blijven wij ons inzetten voor het verbeteren van het OV in Aalsmeer. We zijn hierover regelmatig in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam. Zo zal de route van buslijn 171 medio 2025 verlegd worden via de Machineweg zodat ook de westzijde van Oranjewijk beter bereikbaar wordt. Daarnaast komt er een nieuwe bushalte op de hoek van de toekomstige rotonde Middenweg-Catharina Amalialaan – Machineweg.	Geen aan-passing

		Daarnaast zijn vaak mensen op de Hollandweg op zoek naar bedrijven die zich juist op de Middenweg bevinden zoals Schiphol parkeren. Hieruit blijkt dat ook bedrijven op de Middenweg niet goed bereikbaar/zichtbaar zijn door deze matige aanduidingen. Tevens is de huidige situatie niet goed geregeld voor voetgangers en fietsers die zich van- of naar de Hollandweg bewegen. Er is géén fietspad en géén voetpad aanwezig tussen het fiets- en voetpad van de Middenweg en de Hollandweg. De praktijk is dat voetgangers en fietsers óf de wegbanen en de middenberm van de Middenweg oversteken ter hoogte van de Hollandweg, daar waar geen oversteekplaats is. Óf zich langs of zelfs óp de Middenweg zelf verplaatsen tussen de Hollandweg en de rotonde nabij de N201. Beide situaties zijn levensgevaarlijk te noemen, zeker deze dagen wanneer het laat licht en vroeg donker is. Meerder malen hebben bedrijven bij ons aangegeven dat deze situatie waarbij de bereikbaarheid ernstig gehinderd is en de situatie voor fietsers en voetgangers zeer onveilig is, een groot minpunt is geworden voor de Hollandweg. Deze omleiding van bestemmingsverkeer is zeer hinderlijk voor de bereikbaarheid van de bedrijven gelegen aan de Hollandweg. Vooral bezoekers die voor het eerst de bedrijven aan de Hollandweg bezoeken zijn veel tijd kwijt met het bereiken van de bestemming. Vóór de reconstructie van dit deel van de Middenweg en voor het aanleggen van de OLV was de T-splitsing van de Hollandweg aan de Middenweg een volwaardige T-splitsing, waarbij verkeer op de Middenweg vanaf de N201 wel gewoon linksaf de Hollandweg op kon rijden. Wij zien dus ook als enige oplossing dat de T-splitsing Middenweg- Hollandweg opnieuw moet worden beoordeeld door verkeersexperts die met de bereikbaarheid en veiligheid als pijlers deze situatie moeten gaan verbeteren. Vanuit Greenpark Aalsmeer hebben wij geen toezegging voor het verbeteren van deze situatie. OV Met de auto is het vanaf onze locatie aan de Hollandweg 10 minuten rijden naar Schiphol, met het openbaar vervoer is hier momenteel een uur reistijd		

		voor nodig. De voorzieningen van het openbaar vervoer zijn al langere tijd in onze wijk onder de maat. Met het verdwijnen van diverse bushaltes en buslijnen zijn deze voorzieningen er in de afgelopen jaren flink op achteruit gegaan. Via Greenpark Aalsmeer vernemen wij dat verbetering aanstaande zou moeten zijn, maar de daadwerkelijk realisering hiervan blijft achterwege. Kijkend naar de nieuwe N201 liggen hier o.i. veel kansen voor verbetering. Komend uit de richting van Schiphol is de Middenweg de eerste afslag in Aalsmeer, met daar direct vele bedrijven en woonwijken en met dus veel vraag naar openbaar vervoer. Wij verzoeken u vriendelijk onze zienswijze mee te nemen in de verdere behandeling van het ontwerp Verkeerscirculatieplan Aalsmeer.		
9	Vervoerregio Amsterdam	De gemeente Aalsmeer heeft het voorliggende ontwerp verkeerscirculatieplan ter inzage gelegd, om belanghebbenden de gelegenheid te geven te reageren. Het is goed dat gemeente Aalsmeer in het voorliggende ontwerp verkeerscirculatieplan op een brede integrale manier nadenkt over mobiliteit en hoe de verschillende ambities zich vertalen in de netwerken en inrichting op straat. Wij zijn dan ook overwegend positief over het plan. In deze brief willen wij graag een aantal opmerkingen meegeven: GOW 30 Onze opmerkigen zijn voornamelijk gericht op twee routes die nu als GOW30 worden gekenmerkt, maar daarvoor niet aan de eisen van GOW30 wegen voldoen (dus een mix hebben van de stroomfunctie en de verblijffunctie). Dit zijn als volgt: - Stommeerweg (Kudelstaartseweg) vanaf de kruising Mensinglaan tot de Bachlaan GOW 50 houden. Deze weg is nu gekenmerkt als nieuwe GOW30, terwijl hier sprake is van vrijliggende fietsinfrastructuur, samen met geen	GOW 30 De Vervoerregio merkt op dat twee wegen niet aan de eisen van een GOW30 voldoen. De eerste weg is de Stommeerweg tussen de Mensinglaan en de Bachlaan. Omdat hier sprake is van een vrijliggend fietspad nemen we deze zienswijze van u over. Ten tweede wordt de Zwarteweg tussen de Kudelstaartseweg en de kruising IJsvogelstraat (waarschijnlijk wordt tot de kruising Dreef bedoeld) genoemd, vanwege het ontbreken van voorzieningen en de mogelijk om in de toekomst een vrijliggend fietspad te creëren. De weg is echter een belangrijke route voor schoolgaande kinderen en bezoekers van het zwembad en sportverenigingen. Op het moment dat blijkt dat een vrijliggend fietspad past in het profiel van de weg, kunnen wij GOW50 handhaven. Op dit moment vinden wij GOW30 echter passender. Fietsnetwerk We zullen de MRA doorfietsroutes met een aparte kleur markeren. Verkeerscirculatie en knip Burgemeester Kasteleinweg Naar aanleiding van deze zienswijze heeft een Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden, daarin is het volgende afgesproken:	Aan-passing

		nabijgelegen voorzieningen of veel oversteekbewegingen. Daarom ons advies om deze weg bij voorkeur GOW50 te houden. - Zwarteweg tot kruising IJsvogelstraat gaat nu van GOW50 naar GOW30. Dit stukje Zwarteweg kun je het best GOW50 houden, gezien dit stukje tussen de kruising IJsvogelstraat en Kudelstaartweg geen nabijgelegen voorzieningen heeft, alleen bomen. Wij vinden dat het GOW30 inrichten van deze weg niet realistisch en verwachten dat het autoverkeer dan hard zal blijven rijden. In de toekomst zou hier het inpassen van een vrijliggend fietspad ook prima inpasbaar moeten zijn en dus ook een veilige GOW50. We zijn bereid om onze kennis rondom GOW30 te delen en mee te denken met ontwerpvraagstukken. Er is sinds kort bij de Vervoerregio een projectleider aangesteld (Charlotte van Barneveld) die specifiek op dit onderwerp gemeentes kan ondersteunen. Fietsnetwerk Het fietsnetwerk ziet er volledig uit. Het zou goed zijn als de MRA doorfietsroutes specifiek gemarkeerd worden. Die hebben namelijk een hoger kwaliteitsniveau. Verkeerscirculatie en knip Burgemeester Kasteleinweg Een kritiekpunt is hoe de discussie rondom de verkeerscirculatie en de knip wordt neergezet in het plan. De tekst wekt de indruk dat er hoe dan ook een aanpassing komt aan de provinciale busbaan om de knip op te kunnen heffen, ondanks dat de gemeente daarover recent in gesprek is gegaan met de partners. Dit vinden we niet een verantwoorde beeldvorming en schept verkeerde verwachtingen, aangezien nu eerst de problematiek in breed perspectief geduid wordt.	- Aalsmeer zwakt de stelligheid waarmee in het ontwerp verkeercirculatieplan staat dat de knip wordt opgeheven af en zullen aangeven dat we samenwerken met de Provincie, VRA om dit vraagstuk op te lossen, waarbij we de probleemanalyse onderzoeken en samen oplossingsrichtingen in beeld brengen en afwegen. - Het vraagstuk van de Kasteleinweg neemt de VRA op in de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) voor AML. Wensbeelden Het klopt dat er nog geen formeel standpunt was geleverd. Dit hadden wij niet op deze manier moeten opnemen. We verwijderen deze passage.	

		Als voorbeeld komt dit wat ons betreft het meest tot uiting in hoe de maatregel op p41 wordt genoemd: 'Aanpassen Burgemeester Kasteleinweg in overleg met provincie en vervoerregio'. Wat ons betreft is dat al een stap te ver, en zijn we met elkaar nu in gesprek over 'Onderzoeken problemen in de verkeerscirculatie met provincie en vervoerregio'. We kijken verder naar de passages op p29 'Opheffen knip', p30 'Doorrekening maatregelen met het regionale verkeersmodel' en tot slot p44 'Wensbeelden Vervoerregio Amsterdam', waar die verkeerde verwachting wordt gewekt de de tekst wat ons betreft beter in lijn kan worden gebracht met de recente gesprekken tussen de partners. De busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg is natuurlijk recent opgeleverd en die geeft een grote impuls aan de verbetering van het openbaar vervoer, zowel in betrouwbaarheid als in doorstroming. Het is niet vanzelfsprekend die zomaar aan te passen. Tegelijkertijd zijn we ons ervan bewust dat in Aalsmeer een toegenomen overlast wordt ervaren op de wegen rondom de Burgemeester Kasteleinweg en we willen daarom juist graag de verkeerscirculatie rondom de Kasteleinweg bekijken in een breder verband en zien we graag nadrukkelijk in relatie met de recent gestarte 'wegennetstudie zuidlob' door de provincie Noord-Holland. Dit mede als uitvloeisel van de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) van de provincie. Daarin wordt het functioneren van de regionale wegen in het gebied tussen Amstelveen, Ouderkerk, Aalsmeer en Uithoorn onderzocht (inclusief de wisselwerking met het gemeentelijke wegennet) en zullen er samenhangende verbetervoorstellen worden gedaan. Wensbeelden		

		Op p44 wordt bij wensbeelden Vervoerregio enkel de discussie over de knip genoemd, terwijl hier wederom nog geen formele standpunten zijn gedeeld vanuit de vervoerregio (in een document wat wel officieel wordt gemaakt). Dit is voor ons niet akkoord. Het is bovendien niet in balans met de rest van het plan waar de lezer dan zou mogen verwachten dat de Vervoerregio ook daar wensbeelden bij zou hebben, terwijl die input niet is opgehaald. We verzoeken dan ook deze paragraaf achterwege te halen.		
10	Gemeente Uithoorn	Wij begrijpen dat het verkeer anno 2024 veel aandacht vraagt. Er is veel verkeer en weinig ruimte. Keuzes moeten gemaakt worden. Verkeer is echter als water, het zoekt een makkelijke weg. Juist daarom is het belangrijk om de verkeersproblematiek gezamenlijk op te pakken. Wij hebben die gezamenlijkheid gemist. Uit het VCP halen wij een viertal punten naar voren waar we op willen reageren. Fietsnetwerk Wij ondersteunen uw wens tot het verbeteren van het regionale fietsnetwerk. Bijzonder in relatie met de Veiling en Schiphol. OV Er is de wens ook de tram naar Aalsmeer te laten rijden. Dat heeft een positieve invloed op de reizigers als het om het gebruik van het openbaar vervoer gaat en op de Uithoornlijn. De wens om de buslijn 342 terug te laten komen past daar ook goed bij. Het is ook een wens van de gemeente Uithoorn omdat er dan een rechtstreekse verbinding met Schiphol ontstaat. Maar het mag niet ten koste gaan van de hoge kwaliteit van lijn 340. Kasteleinweg Het beter laten doorstromen van het verkeer door Aalsmeer is wellicht vanuit de gemeente te begrijpen. Uit het kaartje op pagina 33 blijkt dat er een effect is op de gemeente Uithoorn. Er zal meer verkeer onze gemeente binnenkomen. Wij zijn juist doende over het verkeer en het doorgaande verkeer in het bijzonder na te denken. Conform onze mobiliteitsvisie, zoals vastgesteld in	Fietsnetwerk Wij waarderen de steun voor het verbeteren van het regionale fietsnetwerk. We trekken graag gezamenlijk op om deze opgave te realiseren. OV Wij zijn ook blij met de steun voor de Aalsmeerse wensen voor het verbeteren van het OV netwerk, in het bijzonder de wens voor de terugkeer van lijn 342. Aalsmeer is ook gebaat bij een hoge kwaliteit van lijn 340. Het OV in Aalsmeer is nog steeds voor verbetering vatbaar om zo bewoners uit de auto te helpen, een impuls is daarom nodig, aanvullend op lijn 340, 357en 171. Kasteleinweg De kaart op pagina 33 geeft inderdaad aan dat het verkeersmodel verwacht dat er meer verkeer van en naar Uithoorn zal rijden ten opzichte van de situatie als de knip gehandhaafd blijft. Veel van dit verkeer verspreidt zich vervolgens wel snel al over De Kwakel, Uithoorn en omliggende bedrijventerreinen. Verkeer van/naar Uithoorn e.o. kiest daardoor een iets andere route maar het opheffen van de knip trekt slechts in beperkte mate nieuw doorgaand verkeer aan dat van de N201 komt. Wel gaan wij graag in gesprek om dit verkeer te minimaliseren. Graag nodigen wij u uit om zich te voegen bij de gesprekken die wij voeren met de Provincie en de Vervoerregio. N231	geen aanpassing

		maart 2022. Wij vragen u in het definitieve VCP meer maatregelen op te nemen om doorgaand verkeer tegen te gaan. N231 Het verbeteren van de doorstroming op de N231 is vanuit de bereikbaarheid van Kudelstaart te begrijpen. Het is ook goed nieuws voor Uithoorn, omdat er dan minder over onze binnenwegen wordt “geslopen”. Wij bieden u aan in het vervolg van het proces deze onderwerpen gezamenlijk te bespreken en te bestuderen.	Fijn om te lezen dat onze beide gemeente baat hebben bij het verbeteren van de doorstroming van de N231. Wij houden u op de hoogte over de ontwikkelingen.	
11	Provincie Noord-Holland	Wij stellen het op prijs dat u ons de gelegenheid biedt te reageren op het ontwerp Verkeercirculatieplan Aalsmeer (VCP). Aan de beleidskaders kunt u toevoegen het perspectief mobiliteit van de provincie Noord-Holland en het multimodaal Toekomstbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040. De inzet is een mobiliteitstransitie te bereiken met als pijlers verminderen-veranderen-verbeteren. Wij hebben graag samen met uw gemeente gewerkt aan de aanpak van het leefbaarheidsvraagstuk in Aalsmeer en Uithoorn door de N201 buiten de gemeente om te leggen en op de plaats van de oude N201 een vrijliggende busbaan en een goede fietsroute te maken in combinatie met het afwaarderen van de weg door Aalsmeer en het maken van een “knip” voor het autoverkeer. U constateert als vraagstuk dat er op enkele wegen te veel verkeer zit. Tegelijkertijd constateert u dat een aantal maatregelen die waren voorzien in combinatie met deze maatregelen nog niet uitgevoerd. Wij zijn graag bereid samen met u en met de Vervoerregio Amsterdam nadere mogelijkheden te verkennen om de knelpunten die u signaleert op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken. Die verkenning heeft dan als randvoorwaarde de onlangs gerealiseerde hoogwaardig openbaar vervoer infrastructuur (HOV) en het handhaven van de knip voor het wegverkeer. De HOV geeft immers een grote impuls aan het verbeteren van het	Beleidskaders Wij zullen het perspectief van de provincie Noord-Holland en het multimodaal toekomstbeeld van de metropoolregio 2040 benoemen in het hoofdstuk beleidskaders. Aalsmeer ziet het belang in van een mobiliteitstransitie, maar merken dat er op dit moment onvoldoende alternatieven beschikbaar zijn om van bewoners te verwachten dat het autoverbruik wordt verminderd. Aalsmeer zet daarom in op bereikbaarheid via alle modaliteiten. Wij staan als gemeente daarom ook voor de taak om dit in goede banen te leiden binnen de beperkte ruimte die we hebben. Handhaven HOV en de knip We zijn blij dat de provincie nadere mogelijkheden wil verkennen om de knelpunten rondom leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken. Dit traject gaan wij positief in met u en de Vervoerregio. Diverse andere samenwerkingsprojecten Wij kijken uit naar de verdere samenwerking in de diverse projecten die u aanhaalt in uw zienswijze. Wij zullen, daar waar dit niet voldoende is terug te lezen in het VCP, aangeven welke projecten er gezamenlijk worden opgepakt.	Aan-passing

		openbaar vervoer in de regio, zowel in betrouwbaarheid als in doorstroming. Die verkenning richt zich dan op de pijlers van de eerder genoemde mobiliteitstransitie en de maatregelen die eerder waren voorzien maar nog niet zijn uitgevoerd, zoals de aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg. In de tussentijd werken wij met u aan maatregelen aan de N231/Bachlaan in combinatie met het groot onderhoud. Verder zijn we met u in gesprek over de mogelijkheid maatregelen mee te koppelen met het groot onderhoud op een ander deel van de N231, zoals een rotonde ter hoogte van de Marshallsingel te behoeve van de woningbouwlocatie Buitenveen. Daarnaast starten wij samen met u, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen, Uithoorn, en Ouder-Amstel een studie naar het functioneren van het provinciaal wegennet in de zogenoemde Zuidlob-regio. Gezamenlijke kunnen we in deze studie zoeken naar mogelijke oplossingen van het mobiliteitsvraagstuk in breder perspectief. Met de kanttekening dat financiële middelen beperkt beschikbaar zijn en keuzes nodig zullen zijn.		
12	Bewoner	Goedendag, Hierbij een reactie op delen van het verkeerscirculatieplan Aalsmeer. - Wat mij in 1e instantie opvalt is dat de gemeente een aantal projecten heeft opgestart rondom de afschaling van de oude n196 en nu voordat het gedeelte noordvork klaar is alweer maatregelen neemt om op deze projecten in te grijpen en niet de effecten van het geheel aan maatregelen afwacht. Waarom niet wachten op effect van noordvork. - Het gedeelte in het VCP wat gaat over het openbaar vervoer is erg mager. Er spreekt weinig energie uit terwijl het steeds belangrijker wordt en moet zijn bij toename van potentiële reizigers en vanuit oogpunt van een duurzame maatschappij. Het lijkt alsof de gemeente met handen en voeten gebonden is aan VRA en geen eigen visie heeft. - Er wordt gesteld dat de lokale vervoersbehoefte naadloos moet aansluiten bij de behoefte van naburige gemeenten. Waarom? Moeten buurgemeenten beslissen welk niveau het OV in Aalsmeer heeft? Dat lijkt	- Het klopt dat de gemeente nu al nadenkt over maatregelen rondom de Burg Kasteleinweg, omdat rondom de knip in de omliggende wijken de leefbaarheid onder druk is komen te staan door verkeer dat de knip ontwijkt. De gemeente Aalsmeer zet allereerst in op de realisatie van de langverwachte Noordvork en de verbetering van de doorstroming van de N231. Omdat we verwachten dat de ervaren overlast in de wijken rondom de knip hiermee nog niet volledig zal zijn opgelost, denken we nu alvast na over de circulatie rondom de knip. De gemeente verwacht dat een aanpassing van de knip nodig is om de ervaren overlast in de omliggende wijken aan te pakken. We maken eerst een gezamenlijke probleemanalyse met de Vervoerregio en de Provincie, die ook meer regionale effecten meewegen. Dit zal in de definitieve versie van het VCP duidelijker worden beschreven.	Geen aanpassing

		wel heel erg gedicteerd vanuit de VRA, waarin de gemeente Amsterdam een overwicht heeft. Een doortrekking van de Uithoorntram naar Aalsmeer is al eens onderzocht via verlenging van het huidige traject en vond geen grond om te realiseren en met de huidige gunning voor het Amsterdamse GVB zou het concessiegebied voor het streekvervoer nog meer verbrokkelt raken. Die effecten zijn oa. gebleken bij de doortrekking naar Uithoorn: parallelle buslijnen hieraan worden nauwelijks gedoogd en de concessie wordt aan het GVB verleend (ondanks dat de termijn voor de huidige concessie niet verstreken is). Gevolg is meer overstappen voor aalsmeerse reizigers. De dienstverlening door tram is momenteel ook twijfelachtig gezien de kritiek die de gemeenten Amstelveen en Uithoorn hierop hebben. De huidige buslijnen naar Amsterdam zijn allemaal aan de buitenkant (zuidkant) van de gemeente terecht gekomen en komen op niet meer in de buurt van woonwijken. Bij nieuwbouw projecten wordt nauwelijks voor ov gezorgd. Voor degene die afhankelijk zijn van het OV niet gunstig en in het algemeen voor stimulering niet gunstig lijkt me. aanvullende buurtbussen als mogelijk alternatief?	- Gemeentes zijn geen concessiehouders voor openbaar vervoer. Openbaar vervoer wordt regionaal georganiseerd, wat betekent dat een gemeente indirect invloed heeft op de werking van het openbaar vervoer in haar eigen gemeente. Wij zijn daarom continu met onze partners in gesprek om het belang van onze inwoners te behartigen. - U refereert aan een ambitie uit het raadsprogramma. Dit zijn ambities die de raad aan het begin van de raadsperiode meegeeft aan het college. Er wordt gesteld dat het openbaar vervoer binnen de gemeente zo vorm gegeven moet worden dat deze naadloos aansluit op de behoefte van de inwoners en op de bestaande openbaarvervoerlijnen in de naburige gemeenten. Het aansluiten op bestaande openbaarvervoerlijnen in buurtgemeenten is belangrijk om aan te sluiten op een regionaal netwerk. Reizigers hebben namelijk vaak de behoefte om regionaal te reizen en niet alleen binnen de gemeentegrenzen. - Het doortrekken van de Uithoorntram is belangrijk voor de OV bereikbaarheid van Aalsmeer. Makkelijk zal dit niet worden, zoals ook uit uw zienswijze blijkt, maar wij vinden het belangrijk om de wens te verwoorden in het VCP. - Aanvullende buurtbussen kan een optie zijn, maar zijn niet rendabel en de vraag is naar verwachting klein. Voor bewoners die om gezondheidsredenen niet meer mobiel zijn en afhankelijk zijn van het OV is al aanvullend OV beschikbaar via ANWB automaatje.	
13	Bewoner	1. Prima document waar eindelijk ambitie op gebied van verkeersveiligheid en toename van leefbaarheid vanaf straalt. Houd dit vol! Echter, het AVVP bevatte ook mooie statements waar uiteindelijk weinig van terecht is gekomen. Het proces rondom vertaling in projecten, en nog belangrijker sturing op gewenst resultaat, is minstens zo belangrijk. Hiernaast is het zoals al eerder gemeld tijdens de laatste bijeenkomst wenselijk, dat wij als bewoners betrokken blijven en de gemeente van input en motivatie kunnen blijven voorzien. Zodat er geleverd gaat worden en het resultaat ook	1. De betrokkenheid van bewoners bij de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid wordt enorm gewaardeerd. De betrokkenheid bij het vervolg van de uitwerking van het VCP gaat via de reguliere mogelijkheden die bewoners hebben om mee te denken en hun mening te geven. Zoals u al schetst is het aan de gemeenteraad om deze visie op de diverse verkeersnetwerken vast te stellen en daar budgetten voor vrij te maken. De raad controleert vervolgens het college of deze budgetten correct en tijdig worden benut. De	Aan-passing

		naar verwachting gaat zijn. Ook indien opvolgende colleges mogelijk weer andere prioriteiten gaan stellen. Ik mis nog een stuk borging en continue feedback mogelijkheid vanuit bewoners; als één van de belangrijkste stakeholders. Wij betalen immers deze plannen en hiernaast zijn wij ook afnemer van het 'eindproduct'. De Aalsmeerse gemeenteraad die dit namens ons zou moeten doen blijkt een slecht trackrecord op dit gebied te hebben. Ik lees graag terug hoe u als college bewoners betrokken houdt. Ik zie dit als onderdeel van een integrale benadering van een VCP, dit is immers een dynamisch aangelegenheid waar aanpassingen noodzakelijk zullen blijven om met veranderende omstandigheden en behaalde resultaten om te gaan. 2. In het gehele document komt het begrip duurzaamheid of ESG beperkt voor. Gezien de voetafdruk die Aalsmeer heeft met het vele vrachtverkeer, de weinig uitstoot vriendelijke bloemenkweek en aanverwante logistiek, vind ik het ambitieniveau hieromheen te laag. Er is best meer haalbaar t.a.v. ESG doelstellingen, in het VCP is dit te vrijblijvend en vaag geformuleerd: - 'Last mile dilvery' concepten voor pakketbezorging: kijk naar Coolblue met de eBike of Picknick Supermarkt met hun E-Worker. Dergelijke afspraken zijn met bijv DHL / DPD / UPS ook te maken. DHL heeft in Duitsland al ervaring met B-ON opgedaan. Wees innovatief en vooruitstrevend, zet Aalsmeer nog positiever op de kaart. Ook op gebied van innovatieve logistieke concepten! Concretiseer dit beter in het VCP. Iedereen kan hiervan profiteren, ook ondernemers. Met de verdere verdichting van Aalsmeer willen bewoners schonere straten en niet een toename van 'afgetrapte dieselbusjes' waar de vele bezorgers nu mee rijden. Dit verandert niet vanzelf. - Ik mis milieuzones in Aalsmeerse woonwijken, zodat vrachtverkeer er niet of beperkt in kan of makkelijker gesanctioneerd kan worden bij het rijden van onwenselijke routes. Is hier over nagedacht? Simpel om in te stellen, omliggende gemeentes hebben deze ook. Zo zijn er vast nog vele andere zaken rondom duurzaamheid te verzinnen, organiseer een avond voor wat brainstormen! Nodig vooral ook Aalsmeerse jongeren uit die nog even hebben op deze planeet. Een ondernemende en rijke	maatregelen die volgen zullen deel apart gepland worden en deel opgenomen worden in de cyclus van onderhoud en vervanging. Bewoners hebben altijd de kans om mee te denken bij projecten die worden voorbereid in de openbare ruimte. 2. De ambities op het gebied van duurzaamheid staan inderdaad niet centraal in het verkeercirculatieplan. In het verkeercirculatieplan proberen wij ons zo veel mogelijk te beperken tot de hoe het verkeer zich door de gemeente verplaatst. Verder refereert u aan het inzetten van milieuzones om vrachtverkeer te wijken uit woonwijken en dat omliggende gemeente dit ook doen. Amsterdam en Haarlem zijn de enige gemeente in de regio die een milieuzone hebben en gebruiken deze maatregel niet (alleen) om te sturen op het weren van vrachtverkeer, maar op luchtkwaliteit. De gemeente stelt een aantal maatregelrichting voor om het vrachtverkeer in woonwijken verder te beperken, die moeten worden onderzocht en uitgewerkt in een uitvoeringsplan vrachtverkeer. 3. Wat betreft de plannen om vrachtverkeer meer te weren uit woonwijken geeft u aan dat de plannen te weinig concreet zijn. In het VCP geven wij onze visie op waar wij het vrachtwagentransport graag zien rijden en geven een aantal opties, waarmee we denken het vrachtverkeer meer te kunnen sturen en daarbij geen schijnmaatregel zijn. De verdere uitwerking van deze plannen valt buiten de scope van het VCP. Dit zal verder geconcretiseerd worden in een uitvoeringsplan vrachtverkeer. Opmerking bij p.13 Deelautoaanbieder MyWheels is inderdaad recent vertrokken uit Aalsmeer, omdat er sprake was van een negatieve balans tussen vraag en aanbod. De gemeente Aalsmeer betreurt dit. Graag zetten wij ons in voor meer deelmobiliteit, omdat dit bijdraagt aan een duurzamere wijze van mobiliteit. Wij blijven daarom in gesprek met aanbieders van deelvervoer, om op deze wijze te onderzoeken wat er voor Aalsmeer haalbaar is. Wij passen de tekst in het VCP hierop aan.	

		gemeente kan best een bijdrage leveren aan een groenere en gezondere wereld. 3. Zoals u zelf al aangeeft rijdt er om diverse redenen veel vrachtverkeer door Aalsmeer over onwenselijke routes en door woonwijken. Dit heeft een aanzienlijke impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. U geeft aan dat het moeilijk is al het zware vrachtverkeer goed te begeleiden vanwege de spreiding van bedrijven over het Aalsmeerse grondgebied. Opheffing van de knip zal een positief effect hebben. Deels kan ik hier mee instemmen, echter in denk dat we nog veel meer te doen valt om vrachtverkeer gezamenlijk met alle ondernemers niet over de Aalsmeerderbrug Aalsmeer in te laten rijden, indien men aan de andere zijde van Aalsmeer moet zijn (Bedrijventerrein Hornmeer, FloraHolland, Witteweg, Molenvliet, Middenweg.) Ik vind de plannen hieromtrent nog te vrijblijvend en weinig concreet. Er zijn veel bedrijven, die moeten ook hun aandeel hebben in de leefbaarheid en veiligheid van Aalsmeer en haar bewoners. Voor mij geeft het VCP nog steeds het gevoel: “we gaan wat proberen, maar het kan ook niet lukken”. Er moet in samenwerking met de provincie, ondernemers en verschillende bedrijventerreinen veel meer sturing komen op vrachtverkeer zodat deze Aalsmeer vanuit juiste N201-afslag inrijdt om overlast te beperken. Stel hiervoor concrete doelstellingen op; SMART geformuleerd. Iedereen moet zich verantwoordelijk gaan voelen. - P13: “In de gemeente Aalsmeer zijn al deelauto’s beschikbaar” SE: helaas zijn beschikbare deelauto’s van MyWheels op/rond de Ophelialaan enkele maanden geleden permanent weggehaald door de aanbieder. Dit is jammer, omdat wij als gezin voor 97% van de tijd prima met één auto uit kunnen. Ook uit het oogpunt van milieubelasting onze bijdrage. Op dit moment is geen enkele aanbieder meer actief in Aalsmeer Centrum / Stommeer. Op sommige momenten, was deze deelauto voor ons gezin toch handig om de gewenste mobiliteit te organiseren met meer dan één auto. Nu de deelauto er niet meer is overwegen wij een tweede auto aan te schaffen, terwijl dit niet echt noodzakelijk is. Misschien dat de gemeente toch met één of meerdere aanbieders van deelauto’s kan overleggen of deze niet in Aalsmeer	Opmerking p.28 U vraagt of het deel van de Zwarteweg tussen de Burgemeester Kasteleinweg en de Dreef ook opgenomen kan worden als GOW30 weg. De reden dat dit deel als GOW50 is opgenomen, is niet om minimale tijdswinst te realiseren voor verkeersdeelnemers. Het profiel van dit stuk past bij GOW50. De oversteek naar de Dreef gaat via een rotonde, wat een veilige oversteek is. Het autoverkeer moet al voldoende afremmen voor de Rotonde. Het restant van de Zwarteweg leent zich beter voor GOW30, gezien er geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op dit deel en dit deel aansluit op een ander gedeelte GOW30. P34: lokale fietsroute Wij nemen deze route niet op in de kaart, omdat de route die u aangeeft voor een groot deel door ETW30 gebied loopt, waar geen specifiek fietspad of fietsroute aanwezig is. P41 Uitwerken maatregelen beperken vrachtverkeer; optimaliseren bewegwijzering vrachtverkeer Het VCP is een strategisch document waarin we de voorkeursroutes voor vrachtverkeer schetsen. We geven aan dat volledig weren van vrachtverkeer om verschillende redenen niet mogelijk is, maar dat we met diverse ingrepen willen proberen het vrachtverkeer meer te gaan sturen. De uitwerking van deze ingrepen en het te meten succes van deze maatregelen zullen op projectbasis worden gedaan, mits de gemeenteraad hier ook uitvoeringsmiddelen voor beschikbaar stelt. P53: REACTIE GEMEENTE OP ‘SLUIPVERKEER TEGENGAAN’ & 17. VRACHTVERKEER BEPERKEN Bedankt voor de geopperde mogelijkheden om de bewegwijzering te verbeteren. Zoals in het antwoord hierboven is terug te lezen, geven we in het VCP aan waar we vrachtverkeer het liefst zien rijden. We	

		teruggebracht kunnen worden. Hetzij gesubsidieerd, of op een andere manier met een levensvatbaar business model indien een commerciële exploitatie niet 100% uit kan. P28: In het autonetwerk kaart laat u bij de rotonde Hortensialaan/Dreef/Zwarteweg GOW50 en GOW30 bij elkaar komen. Ervanuit gaande dat er in de bestaande situatie een gescheiden fietspad is tot aan de rotonde Dreef, komend vanaf de Kasteleinweg. SE: In de huidige situatie wordt deze rotonde veel gebruikt door scholieren en fietsers gezien de aanwezigheid van meerdere Scholen en alle faciliteiten in en rondom het Hornmeerpark-> oversteek Dreef naar Hortensialaan en andersom. In de huidige situatie nadert en rijdt gemotoriseerd verkeer vaak te snel over de rotonde (komend vanuit de richting Kasteleinweg); de Zwarteweg is breed. Door de weg GOW50 te houden tot aan de rotonde voorzie ik niet een veiligere oversteek dan nu het geval is. Ik zou graag zien dat GOW30 ook aan de andere zijde van de rotonde aanwezig is (ondanks aanwezigheid van het gescheiden fietspad) en dat verkeer middels maatregelen meer wordt gedwongen de snelheid aan te passen ver vóór het naderen van de rotonde, om deze oversteek veiliger te krijgen. Ik kom hier wekelijks te fiets in onveilige verkeerssituaties terecht, omdat auto's en vrachtverkeer 'nog even snel voorlangs gaat' op de rotonde. Gevoelsmatig is het ook beter en duidelijker voor al het gemotoriseerde verkeer, direct komend vanaf de rotonde Kasteleinweg (Aalsmeer in rijdende), 30km te hanteren. De resterende route over zowel Dreef als Zwarteweg wordt immers ook 30km. Waarom 200 meter 50km/h toestaan voor enkele seconden tijdswinst? Kies voor veiligheid en duidelijkheid. P34: lokale fietsroutes SE: In de weergegeven kaart geeft u met paars de lokale fietsroutes aan. Die fietsroute vanaf de Ophelialaan over de Hortensialaan en Dreef wordt i.d.d. veel gebruikt. In de praktijk loop deze route vanaf Aalsmeer Centrum tot aan het Hormeerpark –> Fietsbrug Kwekerijpad, Ketelhuis, Seinpost, fietspad Baccarastraat, Hortensialaan, Dreef. Ik zou ook graag deze route vastgelegd zien worden zodat er een officiële, veilige en goed onderhoude fietsroute is vanaf Aalsmeer Centrum tot aan het Hornmeerpark; geschikt voor kinderen en	geven verder een aantal richtinggevende ingrepen, waaronder optimaliseren bewegwijzering. Deze ingrepen worden verder projectmatig uitgewerkt. In het VCP nemen we geen lijst met type bebording of bewegwijzering op. - P50: "REACTIE GEMEENTE 'HANDHAVING SNELHEID' en P50: Bloembakken om wegen te versmallen worden niet meer toegepast vanwege het gevaar dat er plots een kind of huisdier achter een bloembak vandaan kan schieten. Ook hebben automobilisten soms de neiging nog net voor een fietser of andere weggebruiker door een versmalling te willen rijden. Dit leidt over het algemeen tot méér gevaarlijke situaties in plaats van het voorkomen ervan. Helaas kunnen wij als wegbeheerder niet voorkomen dat honderd procent van de weggebruikers zich aan de maximumsnelheid houdt. Er is altijd structureel een groep weggebruikers die te hard rijdt, en die je als wegbeheerder ook niet tegen *kunt* houden. Het maximale wat wij als wegbeheerder kunnen bewerkstelligen is de weggebruiker bewegen om de juiste snelheid te hanteren door de vormgeving van de infrastructuur, passend bij de functie van het type weg (ontsluitingsweg, erftoegangsweg, enzovoort). Blijkt vervolgens dat 85 % van de weggebruikers de maximumsnelheid op zo'n weg niet of gering overschrijdt, betekent dit dat de weg verkeerskundig goed functioneert. Volgt minder dan 85 % de maximumsnelheid correct, dan kunnen aanpassingen aan de weg een maatregel zijn. Wij blijven er echter bij dat bloembakken en andere zicht belemmerende objecten geen goede maatregel zijn. Er zijn de laatste jaren wel ontwikkelingen op het gebied van handhaving van de snelheid op 30km/u wegen. Na een succesvolle pilot in Amsterdam wordt het voor gemeenten makkelijker om mobiele flitspalen in te zetten op 30 km/u wegen. De gemeente Aalsmeer is in overleg met het OM en politie om te onderzoeken of en op welke wegen dergelijke handhaving kan worden ingezet.	

		ouderen te fiets. Zowel de Stommeerweg (ondanks de 30 km/h plannen) als het 'snelle fietspad' langs de Kasteleinweg zullen ongeschikt blijven voor (kleine) kinderen om als veilige fietsroute te dienen. Ook veel ouderen vinden de Stommeerweg geen fijne fietsroute. Ontbrekende stuk fietsroute dat defacto veel wordt gebruikt door fietsers om veilig van/naar Aalsmeer Centrum te komen. - **P41: "Uitwerken maatregelen beperken vrachtverkeer; optimalizeren bewegwijzering vrachtverkeer".** U benoemt optimaliseren bewegwijzering van het vrachtverkeer. Dat impliceert een reeds bestaande bewegwijzering voor deze verkeersgroep en sturing van de routes van het vele vrachtverkeer in Aalsmeer. Echter, momenteel is er nagenoeg niets aanwezig dat vrachtverkeer de juiste richting op stuurt. Ook wordt er geen rekening gehouden met de nationaliteit van chauffeurs. Het merendeel is van niet Nederlandse oorsprong en heeft aan alle kanten moeite met het lezen van de minimaal aanwezige bebording. Ik heb nogal wat chauffeurs de afgelopen jaren aangesproken op het rijgedrag bij ons in de straat. Geen makkelijk volk met weinig interesse in de overlast die ze veroorzaken. Het aantal dagelijkse overtredingen momenteel van het vrachtwagenverbod en rijsnelheid doet vermoeden dat deze 'beroepschauffeurs' niet uit zichzelf wenselijk gedrag gaan vertonen. Meer dwingende maatregelen zijn gewest. Van alle mogelijkheden die men zou kunnen bedenken om vrachtverkeer te sturen, zie ik in de Stommeer en omliggend gebied nagenoeg geen enkel voorbeeld. Met als gevolg overlast. Iedere verbetering is welkom, gezien het aanvangsniveau van dit punt zou het nauwkeuriger zijn te stellen: 'het aanbrengen van bewegwijzering gericht op vrachtverkeer om gewenste routes af te dwingen'. 'Optimaliseren' volgt mijn inziens dan in fase twee, na meeting van resultaat. Ook een verdere specificatie van 'succes' dan wel gestelde doelstelling is wenselijk. U blijft vaag in uw stelling hoe het doel van minder vrachtverkeer over de Aalsmeerderbrug richting alle bedrijventerreinen bereikt gaat worden. O.a. stellen dat Aalsmeer en MRA een planologisch rotzooi is (quote van de planologen niet van mij) met overal en nergens bedrijvigheid, dat klopt. U kunt dan nog steeds wel doelstellingen en een duidelijkere strategie opstellen voor een gewenst resultaat; waar werkt u		

		precies naartoe, met welke strategie en wat is gewenst resultaat? Maak het SMART. - P50: “REACTIE GEMEENTE ‘HANDHAVING SNELHEID’ SE: U stelt dat het handhaven van de verkeerssnelheid geen bevoegdheid is van de gemeente, maar van het OM. U kunt natuurlijk wel een regierol spelen en zorgdragen dat handhaving op gewenste momenten plaatsvindt, zodat dit het uiteindelijke doel van veiligere wegen in Aalsmeer ten goede komt. Daarvoor hoeft u zelf geen flitscamera te hanteren. U kunt doelstellingen opstellen, KPI’s en klachten bewaken, coördineren en communiceren naar bewoners en met de benodigde instanties en partners zorgdragen voor verbetering. Maw, zich verantwoordelijk voelen en inzetten voor het eindresultaat. Iets dat de afgelopen jaren sterk afwezig was. Ambtenaren die vanuit Amstelveen onze klachten consistent afdoen met overzichten van gemiddelde gereden snelheden in wijken en straten, doet geen recht aan de ervaren overlast en vele gevaarlijke situaties voor langzaam verkeer in Aalsmeer. Mijn eigen ervaring met zowel de gemeente als politie van de afgelopen 8 jaar, is dat u allen sterk langs elkaar heen werkt en weinig resultaat gericht te werk gaat. Eigenlijk alleen maar naar elkaar wijst, ook intern binnen de gemeente. Als gevolg gebeurde er de afgelopen jaren weinig tot niets met alle klachten van bewoners en namen de frustraties toe. U kunt als gemeente van alles doen om handhaving te organiseren. Stellen dat het niet uw taak is, is misschien feitelijk correct maar komt niet sterk over. Het lijkt mij ook niet wenselijk dat bewoners zelf deze taak gaan uitvoeren. Nogmaals, het gaan niet om wie de laser vasthoudt, maar om wie verantwoordelijk is voor het eindresultaat en zich ook zodanig opstelt. Met de gemeente als wegbeheerder en verantwoordelijk voor veiligheid lijkt mij het dan ook niet meer dan logisch dat u deze rol op u neemt en niet de verantwoordelijkheid afschuift. P50: Bloembakken om wegen te versmallen worden niet meer toegepast vanwege het gevaar dat er plots een kind of huisdier achter een bloembak vandaan kan schieten. Ook hebben automobilisten soms de neiging nog net voor een fietser of andere weggebruiker door een versmalling te willen rijden. Dit leidt over het algemeen tot méér gevaarlijke situaties in plaats van het voorkomen ervan.		

		U stelt al jaren dat het aanbrengen van wegversmallingen gevaarlijk is met beperkte en terugkerende argumentatie. Gevolg, al jaren wordt er niets gedaan aan het te snel rijdende verkeer in onze woonwijk. Ook is er nog steeds overlast. Er zijn vele manieren om overzichtelijk wegversmallingen aan te brengen om verkeer te dwingen langzamer te rijden. Ik vind de gemeente over het algemeen weinig creatief hiermee omgaan om met werkende oplossingen te komen. Roepen dat ideeën van bewoners 'niet kunnen' of 'gevaarlijk zijn' daar excelleert u de afgelopen jaren helaas in. Ik daag u uit om eens met een ander geluid te komen en met een oplossing die volgens u dan wel werkt: wat dan wel om binnen de bebouwde kom aso-rijgedrag en inhalen met hoge snelheid langs lintbebouwing (zonder gescheiden fietspad) te voorkomen? Auto's die met 100+ km/h door de Ophelialaan rijden zijn immers ook niet veilig. Dat vindt al decennia plaats, ondanks alle klachten. Uit mijn gesprekken met buurtbewoners in het verleden kwam meer dan eens naar voren dat ouders kinderen over de stoep laten fietsen i.p.v. van het fietspad op de weg, omdat de weg te gevaarlijk werd bevonden als gevolg van het te snel rijdend verkeer en de voormalige bussen. Laten wij na 30+ jaar wegpiraten gedogen in de woonwijken nu eens duidelijk kiezen voor veiligheid, leefbaarheid, langzaam verkeer en bewoners. P53: REACTIE GEMEENTE OP 'SLUIPVERKEER TEGENGAAN' & 17. VRACHTVERKEER BEPERKEN Soms kan een oplossing ook simpel zijn- Op de Legmeerdijk is een digitaal verkeersbord aangebracht wat de verwachte reistijd tot de A9 aangeeft. Prima bord met relatief lage kosten. Aalsmeer zou best een proefopstelling kunnen plaatsen om mogelijkheden te toetsen voor het onder controle brengen van vrachtverkeer. Iets dergelijks kan bijv. op diverse plaatsen worden aangebracht op en rond de N201 thv Schipholrijk/A4 om vrachtverkeer (en mogelijk ander bestemmingsverkeer) beter te verleiden en te dirigeren naar de verschillende en vooral verspreide bedrijventerreinen. Om de (vele buitenlandse) chauffeurs te beïnvloeden kun je nadenken over een systeem met bijv: 1. grote led bebording langs de N201/afslag A4 met iconen voor vrachtverkeer met bestemming de diverse Aalsmeerse gebieden en desnoods een aanvullend 'coderingssysteem' voor Aalsmeerse bedrijventerreinen.		

		2. Deze coderingen kunnen ondernemers laten vermelden op vrachtbrieven. Dit vraagt afstemming met Aalsmeerse ondernemers, zodat deze ook gaan nadenken over hun aandeel in de overlast en onderdeel worden van de oplossing. Uitdenken van een dergelijk systeem waarbij een combinatie van techniek en proces prima kan leiden tot minder overlast en betere sturing. Dit hoeft echt geen vermogen te kosten. Anderzijds kunnen bedrijven die een sterk aandeel in de overlast hebben hier ook indirect aan bijdragen. Er is van alles te bedenken om aan funding te komen. Vanzelf gaat dit i.i.g. niet; de 'vervuiler' of overlastgever in dit geval betaalt. Dit lijkt me niet meer dan redelijk. U kunt veel stelliger zijn in uw doelstellingen. Het is te vrijblijvend en weinig creatief hoe u o.a. ondernemers deel gaat laten zijn van de oplossing i.p.v. aandragen dat er overal bedrijven zijn en er daardoor overlast is. Voor het veroorzaken van de huidige situatie bent u als gemeente uiteindelijk zelf verantwoordelijk en bij betrokken geweest. De vraag is nu, hoe gaat u dit beter controleren en beheersen met concrete doelstellingen, strategie en maatregelen om tegemoet te komen aan die 'andere Aalsmeerders' die geen ondernemer zijn en hier alleen wonen. En dat graag op een veilige en prettige manier willen doen.		
14	Bewoner	Hierbij wil ik graag gebruikmaken van de mogelijkheid om te reageren op sommige onderdelen van het Verkeerscirculatieplan (VCP). Een groot deel van de toekomstige voorstellen kan ik begrijpen en zie ook de noodzaak dat niet alles tegelijkertijd kan worden uitgevoerd. De aanpak van de "Knip" heeft zeker voorrang en dient als eerste item te worden aangepakt. Ondanks mijn begrip voor uw keuze zou ik u willen adviseren ook andere items spoedig aan te pakken. Ik doel dan met name op de leefomgeving rond het Molenpad. ZIE DE VOORSTELLEN HFDSTK.4 VAN HET VCT:	De Dorpsstraat, het Molenpad en het Praamplein gelden momenteel als ETW-30 gebieden. Dit is iets anders dan de GOW-30. Het belangrijkste verschil zit hem in het feit dat wegen die zijn aangeduid als ETW 30 enkel wegen zijn in verblijfsgebieden waarbij sprake is van menging van alle soorten verkeer. Infrastructureel zijn zij vaak herkenbaar als wegen met klinkerverharding. GOW-30 wegen zijn wegen die een dubbele functie hebben: enerzijds liggen zij vaak in verblijfsgebieden, anderzijds hebben zij regelmatig een belangrijke (wijk)ontsluitingsfunctie. Zij zijn vaak herkenbaar aan asfaltverharding met fietsstroken	Geen aanpassing

		Het opstellen van een uitvoeringsplan en belangrijk voor de omgeving Molenpad de onderstaande aanbevelingen: • Overwegen het traject: Dorpstraat Molenpad Praamplein te benoemen en in te voeren als GOW 30, met de daarbij horende verkeersaanduiding; • Een tweede mogelijkheid is om bovengenoemde traject te bestempelen als één-richting verkeer (A). Indien dit te bezwaarlijk is voor m.n. het bevoorradingsverkeer van de 3 supermarkten zou een alternatief zijn plan (B). • Plan (B) Om de “last” van verkeersdruk evenwichtig te delen kan m.i. worden gekozen voor het instellen van een eénrichtingsverkeer, zoals bij A, maar met de volgende verandering: Op even-dagen van de week rechtsom. Ik bedoel dan van Dorpstraat, Molenpad naar het Praamplein en op on-even dgn. Anders om. Met name voor het bevoorradings- en zware wegvervoer zou dat de verkeersdruk enorm verbeteren Tevens gelden voor plan A en B een GOW 30-beleid. Daarnaast ondersteun ik uw voornemen met het vervoersbedrijf in overleg te gaan om de bereikbaarheid van de OV-haltes te verbeteren. Voor alle doelgroepen die u in het VCP noemt een verbetering. Voor de omwonenden van het Molenpad en Praamplein is de prioritering van de aanpak van het bevoorradingsverkeer een belangrijke zaak.	‘Opwaardering’ van de Dorpsstraat, het Molenpad en het Praamplein naar GOW-30 is wat ons betreft geen keuze. GOW-30 is een nieuwe categorie in de verkeerskunde, die is bedacht om de problematiek van GOW-50 wegen in woongebieden aan te pakken. GOW-50 wegen zijn vaak wegen met veel verkeer door verblijfsgebieden heen. Bewoners ervaren daar soms overlast van het vele verkeer, en hebben er baat bij als de snelheid omlaag kan. Deze wegen kunnen daarom eerder in aanmerking om te worden afgewaardeerd naar GOW-30. Daarnaast kunnen wij helaas ook niet mee gaan in uw idee om een nieuw plan voor éénrichtings(bevoorradings)verkeer in te voeren, met daarbij een wisselende roulatie in even en oneven dagen. Als wegbeheerder willen wij een eenduidige boodschap brengen naar onze weggebruikers. Uiteraard kan dit met bebording worden geregeld, maar de kans op overtreding van de verkeersregels is groots aanwezig aangezien dit tot veel verwarring bij weggebruikers kan leiden. Ook leidt éénrichtingsverkeer regelmatig tot omrijbewegingen en kan de snelheid juist in de omliggende straten worden verhoogd, omdat weggebruikers het gevoel hebben dat zij ‘verloren tijd’ in moeten halen.	
15	Buurt-vereniging ons aller belang	Hierbij willen wij een aantal van onze ideeën over het verkeerscirculatieplan aan u voorleggen. In zijn algemeenheid vinden wij het een prima plan. Vooral het idee om de knip eruit te halen, vinden wij een goed idee. Uit het plan komt naar voren dat de Uiterweg een ETW30 weg moet gaan worden. Wij hebben wat meningen geïnventariseerd en hier komt een	De Uiterweg is een verblijfsgebied. In verblijfsgebieden geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Tegenwoordig bestaat er inderdaad de mogelijkheid om als gemeente óók in 30 km/uur-gebieden een handhavingsverzoek in te dienen, mits de betreffende locatie aan alle voorwaarden voldoet die daarvoor gesteld worden.	aanpassing

		gemengd beeld uit. Bewoners van het eind tegen, maar van het begin voor. Fietsers, voetgangers en (groot)ouders van kinderen voor. Automobilisten en ondernemers meest tegen. Wel breed gedeeld is de mening dat het al een hoop zou helpen als iedereen zich aan de nu geldende 50 km zou houden. U stelt dat handhaving van de maximumsnelheid een zaak van het OM is. Alle wijkraden in Aalsmeer zijn van mening dat er veel, vaak en op veel plekken in de gemeente te hard wordt gereden. Volgens ons zou de gemeente best een kunnen aandringen bij het OM. Af en toe controleren werkt al snel. Op pagina 52 punt 12 staat een opmerking over parkeren op het trottoir op de Oosteinderweg. Hetzelfde speelt bij op de Uiterweg en het leidt ook hier tot gevaarlijke situaties voor voetgangers, meer specifiek ouderen die wat slechter ter been zijn en mensen met een kinderwagen, of loslopende kinderen. Zij moeten de weg op om het geparkeerde voertuig te passeren. Bij bestelbusjes ziet de voetganger helemaal niets en is het levensgevaarlijk, mede omdat er vaak hard wordt gereden. Rollators dus als eerste de weg opduwen. Met kinderwagens eerst zelf. Het handhaven van parkeerverboden is gemeentelijk beleid en kan dus door de eigen organisatie worden gedaan. Als er een paar weken een of twee dagen een of twee keer per dag wordt gehandhaafd is het zo over. Van niet meer op het voetpad parkeren wordt trouwens wethouder Spaargaren ook blij. Dat handhaven geldt trouwens ook voor vrachtauto's langer dan 12 m. Die mogen zonder ontheffing de weg niet op. Zij moeten altijd achteruit terug zijn er dus lang. Daar liggen kansen! Op blad 41 staat dat er een verbinding gecreëerd (voor auto's) gaat worden tussen het Raadhuisplein en het Driekolommenplein. Ten eerste is dat strijdig met de herinrichtingsplannen voor het Raadhuisplein en tevens komen er dan veel meer verkeersbewegingen voor het gezondheidscentrum en het gemeentehuis en dat lijkt ons niet wenselijk. Het is	De procedure voor de aanvraag voor flitspalen loopt hierbij via het Openbaar Ministerie (OM). Handhaving op snelheid kan plaatsvinden via de politie. In beide gevallen kan de gemeente een verzoek indienen bij de desbetreffende instanties. De gemeente Aalsmeer is in overleg met het OM en politie om te onderzoeken of en op welke wegen snelheidshandhaving kan worden ingezet. Daarnaast zijn wij bekend met de parkeersituatie op de Uiterweg. Wij inventariseren momenteel een aantal mogelijkheden om hier het een en ander te optimaliseren. Parkeren op het trottoir is uiteraard niet toegestaan, en hier kan ook op worden gehandhaafd. Het gaat er vooral om de kruispunten van de Stationsweg met het Raadhuisplein en met het Drie Kolommenplein te ontlasten. Vanaf beide zijstraten is het lastig de Stationsweg op te rijden wanneer het druk is met passerend verkeer. Er rijden daar ook veel fietsers. Als een van de terreinen nu vol is, blijven bezoekers rondjes rijden of hinderlijk in de weg staan te wachten totdat er een parkeerplaats vrij komt. Je kunt wel via de Stationsweg naar het Drie Kolommenplein en terug in de hoop daar vrije ruimte te vinden, maar die uitwisseling vindt nu niet veel plaats en levert veel extra moeite op.	

		duidelijk dat het kruispunt Uiterweg, van Cleefkade, Stationsweg wel wat ontlast mag worden, maar als de knip eruit gaat zal het al een stuk een stuk beter zijn. Ook de aanleg van een (kleine)rotonde zoals voorzien in de centrumvisie zal tot een veel betere verkeersafwikkeling leiden. Samenvattend wat ons betreft. Doe iets aan het parketen op het voetpad en het harde rijden. Haal z.s.m. de knip eruit en leg een kleine rotonde aan.		
16	Doprsraad Kudelstaart	Bilderdammerweg De Bilderdammerweg staat deels op GOW 50 en GOW 30. Onze voorkeur zou zijn om de gehele Bilderdammerweg, vanaf de toegang bij de Ambachtsheerweg, op GOW30 te markeren. We weten dat de gehele Bilderdammerweg een vrij liggend fietspad heeft (tot het Stichtse pad) wat in theorie kan betekenen dat de gehele weg nu GOW 50 kan worden maar dat heeft zeker niet onze voorkeur. Door de gehele Bilderdammerweg GOW 30 te make,n is ook de Wim Kan dreef automatisch GOW 30. Hier fietsen en lopen veel kinderen waardoor er bij GOW 50 meer risico gelopen kan worden. Bij een GOW 30 is dit risico minder. Bij het gelijktrekken qua snelheid naar geheel GOW 30, moeten de uitritten met Calslager Bancken, Romeijnstraat, Mastweg en Spilstraat veranderd worden naar een gelijkwaardig kruispunt. Zo zijn alle kruispunten gelijk aan elkaar. Ons advies is om het Stichtse Pad hierop te laten afwijken. In relatie tot het fietspad van de Bilderdammerweg, waar voorrang verleend moet worden aan het verkeer op de Bilderdammerweg, lijkt het ons beter om hier af te wijken van de gelijkwaardigheid. Om gelijkheid te krijgen, is ons voorstel om het Stichtse Pad een ongelijkwaardig kruispunt te maken. Dit geeft voor het overstekend fietsverkeer duidelijkheid dat zij geen voorrang hebben ten opzichte van het verkeer op de Bilderdammerweg. Splitsing Bilderdammerweg/Kudelstaartseweg/Robend	Bilderdammerweg De Bilderdammerweg is een van de belangrijkste toegangswegen voor Kudelstaart, waarop ook R-netbussen rijden. De inrichting en uitstraling van de Bilderdammerweg past bij een GOW-50 profiel. Er ligt een vrijliggend fietspad, er staan weinig woningen langs het zuidelijk deel van de weg en er wordt op dit deel niet veel overgestoken. Dit deel van de weg blijft GOW-50. De Wim Kan Dreef is gecategoriseerd als ETW 30. Splitsing Bilderdammerweg/Kudelstaartseweg/Robend In een ETW 30 km/u-zone heeft verkeer van rechts in principe voorrang, tenzij een weggebruiker van een inrit of een inritconstructie afkomt. De inritconstructie zelf regelt de voorrang al en daar worden geen verkeersborden en haaientanden bij geplaatst. Ook de voetgangers hebben voorrang bij het oversteken van de inrit. Dit zijn basisverkeersregels die iedere verkeersdeelnemer geacht wordt te kennen. Wij begrijpen dat deze situatie enige tijd nodig heeft voordat gewenning voor de weggebruiker optreedt, maar na verloop van tijd zal het verkeer aan de nieuwe situatie gewend zijn. Juist om te benadrukken dat de situatie hier nu anders is, laten we tijdelijke borden plaatsen met ‘voorrangssituatie gewijzigd’. Het toevoegen van haaientanden is een overbodige verkeersmaatregel. Graaf Willemlaan Deze kruising bevindt zich in een ETW30 zone. Op een kruising waar geen voorrangsborden, haaientanden en inritconstructies liggen,	aanpassing

		Wij zijn het niet eens met de maatregel om borden te plaatsen met “voorrangssituatie gewijzigd”. Doordat er nu een ongelijkwaardige kruising / uitritconstructie is gecreëerd via een verhoogd plateau, wil dit niet automatisch zeggen dat rechts geen voorrang meer heeft. Door borden te plaatsen, verandert dit niet. Als men wil bereiken dat het verkeer vanaf de Kudelstaarsteweg voorrang verleend zouden er haaientanden in de verhoogde constructie geplaatst moeten worden. Daarnaast natuurlijk de juiste bebording. Graaf Willemlaan Het nieuw gecreerde fiets oversteekpunt ter hoogte van Place2Bieb geeft onduidelijkheid voor de fietser. Heeft de fietser nu wel of geen voorrang. Ons voorstel is om hier een ongelijkwaardige oversteekplaats te maken. Dit geeft echter wel een probleem met de voetgangersoversteekplaats. Door haaientanden te plaatsen (zowel aan de kant van Place2Bieb als op het Stichtse Pad, geeft dit duidelijkheid voor de fietser die hier wil oversteken. Hoofdweg In het VCP staat het voorstel om de Hoofdweg, tussen de Ambachtsheerweg en de Legmeerdijk/N231, te verhogen naar GOW 60. Echter, de bewoners ageren tegen een verhoogde snelheid. Dit vanwege de vele uitritten (zowel erf- als wijkontsluitingswegen) en vanwege de voortdurende stroom auto’s, m.n. in de spits, hetzij vanwege de hoge snelheid van het verkeer op de Hoofdweg. Daarom zien we geen rechtvaardiging om de snelheid te verhogen naar GOW 60. Het voorstel is daarom om de Hoofdweg, binnen de bebouwde kom, op GOW 50 te laten. Wat wij als Dorpsraad Kudelstaart verder zien is de hoeveelheid van verschillende snelheden op de verschillende wegen. Wij zouden graag een uniformiteit willen zien qua snelheden. Als voorbeeld de	geldt de normale verkeersregel dat bestuurders van rechts voorrang hebben. Uitzonderingen zijn mogelijk, bijvoorbeeld bij het kruisen van een solitair fietspad, zoals over het Robend heen. Daar is de voorrang nu geregeld ten gunste van het langzaam verkeer. Of bij de inrichting van een fietsstraat of GOW30-weg. Dan kun je de voorrang wel regelen. Hoewel het ongebruikelijk is op een normale gelijkwaardige kruising de voorrang te regelen, is dat op het nieuwe plateau bij Place2Bieb nu wel gedaan. Hoofdweg De achterliggende gedachte van het verhogen van de snelheid op de Hoofdweg en het verlagen van de snelheid langs de Westeinderroute is om het verkeer te stimuleren om de Hoofdweg als primaire route richting Aalsmeer en Hoofddorp te gebruiken. Juist dit soort maatregelen kunnen de voorgestelde route door navigatiesystemen beïnvloeden. Naar aanleiding van de zorgen die blijken uit uw zienswijze en een aantal andere zienswijzen op dit punt, hebben wij echter besloten deze maatregel niet op te nemen in het definitieve VCP. De zienswijzen tonen aan dat er onvoldoende steun is voor deze maatregel. Mijnsherenweg Voor de Mijnsherenweg geldt feitelijk hetzelfde als wat eerder gesteld is voor de Bilderdammerweg. De ontsluitingsfunctie, uitstraling en inrichting van de weg en de aanwezigheid van openbaar vervoer leiden ertoe dat wij deze weg GOW 50 willen houden. De aanleg van fietsstraten is mogelijk binnen alle 30 km/uur-categorieën. Over de feitelijke inrichting van deze wegen wordt in het VCP geen uitspraak gedaan. De knip	

		huidige situatie hieronder, de verschillende snelheden als je uit Leimuiden komt, richting Amstelveen: Van Leimuiden tot de Hoofdweg: 60. Hoofdweg: 50. Legmeerdijk tot de opstelstroken bij de verkeerslichten van de N196: 80. Deel van verkeerslichten N196 tot net voorbij de Lakenblekerstraat: 50. Stuk tussen de Lakenblekerstraat en de ingang van de bloemenveiling: 80. Vanaf de ingang bij de bloemenveiling tot en met de gemeentegrens Amstelveen: 60. Wat wij als Dorpsraad Kudelstaart graag zouden zien is: Alles binnen de bebouwde kom: GOW 50 lles buiten de bebouwde kom: GOW 60 Waarbij het deel N231 tussen de Hoofdweg en de N201 (ter hoogte van de fly-over) dan GOW 80 kan zijn omdat daar weinig tot geen uitritten zijn. Mijnsherenweg Ons advies/verzoek is om de snelheid op de Mijnsherenweg vanaf Madame Curiestraat tot aan Winkelcentrum terug te brengen van GOW 50 naar GOW 30. Deze snelheid past goed in het complete beeld van de snelheden van de Madame Curiestraat en de Schweitzerstraat (beide GOW 30). Overwogen kan worden om de kruising “Mijnsherenweg / Madame Curiestraat / Schweitzerstraat” her in te richten tot een ongelijkwaardige kruising maar wel op GOW 30. Herenweg / Kudelstaartseweg (tussen Café Op de Hoek en de Madame Curiestraat) In lijn met de conceptversie van de gebiedsvisie Kudelstaart, is het een optie om de gehele Herenweg, vanaf de Ambachtsheerweg, een “fietsstraat” van te maken. Dit past goed in het beeld van de gebiedsvisie om het tracé tussen de mogelijke Drechtdoorsteek, de Loswal en de Kudelstaartseweg richting het fort Kudelstaart, autoluw te maken. Zo is er meer ruimte voor langzaam verkeer. Als dit geen optie is dan mogelijk wel een fietsstraat inrichting vanaf de loswal tot en met de Kudelstaartseweg	Wij onderschrijven wat u stelt en hopen tevens dat het verkeer zich in de toekomst op deze wijze zal gaan gedragen. Fietsdoorsteek Clantstraat- Hoofdweg Dit lijkt ons een zeer waardevolle, infrastructurele toevoeging voor fietsers, indien het woningbouwproject Hoofdweg-Zuid wordt gerealiseerd. N231 / Legmeerdijk Dit is een weg en project van de Provincie Noord-Holland, die bezig is met groot onderhoud en tegelijkertijd doorstromingsmaatregelen neemt. Hoewel de gemeente blijft aandringen op het verruimen van de capaciteit door het toevoegen van rijstroken, ziet de provincie voorlopig alleen kans kruispuntoptimalisaties door te voeren. Deze worden bij de Bachlaan en de Mijnsherenweg uitgevoerd. Het wegvak tussen de Bachlaan en de Mijnsherenweg krijgt daarbij in zuidelijke richting wel een extra rijstrook. Kudelstaartseweg GOW 30 In het ontwerp VCP stond de gehele Kudelstaartseweg als GOW30 ingetekend. Dit is gedaan voor de verkeersveiligheid en het aantrekkelijker maken van andere routes t.o.v. de Kudelstaartseweg. Op basis van uw zienswijze laten we de categorisering van het stuk Kudelstaartseweg, waar een vrijliggend fietspad aanwezig is, nog even open (GOW30 of GOW50), zodat daar door en met omwonenden bij een toekomstige herinrichting nog over gesproken kan worden.	

		en het deel van de Kudelstaartseweg tussen Cafe Op de Hoek en de Madame Curiestraat. De knip We staan achter het voorstel in het verkeerscirculatieplan om de Knip uit de N196 te halen en daarmee het “sluipverkeer” van de Westeinderoute te halen. Als men via de N196 en de N231 goed door kan rijden via de Hoofdweg naar het Groene Hart zal het autoverkeer deze route (hopelijk) verkiezen boven de Westeinderroute /Kudelstaartseweg/ Bilderdammerweg (Herenweg). Doorsteek fietspad naar de Hoofdweg Er is een verzoek gekomen om een fietsdoorsteek te maken vanaf het Corry Vonkpad naar de Hoofdweg. Kijkende naar de gebiedsversie zien we mogelijk woningbouw Hoofdweg Zuid waar deze verbinding dan gemaakt wordt. Maar mogelijk kan deze verbinding eerder gemaakt worden om zo een veilige fietsroute te creeren vanuit de Clantstraat richting de Hoofdweg (ter hoogte van nr. 144). N231 / Legmeerdijk Op pagina 19 staat het volgende geschreven: “In zuidelijke richting komen twee rijstroken tot en met de kruising met de Mijnsherenweg. De busstrook in noordelijke richting wordt opgeheven” Het is niet helemaal duidelijk welk deel van deze weg nu twee rijstroken komen. Is dit vanaf de N196 of de Bachlaan. Ons voorstel is om vanaf de N196, 2x 2 rijstroken te realiseren. Dit zeker tot de Hoofdweg. We realiseren ons dat ook het trace daarna tot en met de brug bij Vrouwenakker, een drukke weg is. Deze brug is en blijft de trechterhals voor de doorstroming. Kudelstaarteweg GOW 30 Bij diverse bewoners van de Kudelstaartseweg is de vraag gekomen waarom deze weg naar GOW 30 wordt gedegradeerd. Om Kudelstaart uit te komen zijn		

		er 3 wegen; de Hoofdweg, de Mijnsherenweg en de Kudelstaartseweg. Door de Kudelstaartsewg te verlagen naar GOW 30 zal niet resulteren in minder gebruik van deze weg. Zolang de andere 2 wegen niet voldoende afwikkeling kunnen geven qua verkeer, blijven de Kudelstaarters deze weg gebruiken. En laten we eerlijk zijn; via de Mijnsherenweg naar het centrum van Aalsmeer betekent omrijden… Dit is niet snelheidsafankelijk.		
17	Nieuw Aalsmeer	U stelt ons in staat om te reageren op het concept Verkeerscirculatieplan voor Aalsmeer, dat u volgend jaar wil laten vaststellen door de Gemeenteraad. We hebben ervan kennisgenomen dat een aantal concrete maatregelen nog moet worden onderzocht. We hebben al wel een aantal opmerkingen over het plan zoals dat nu voor ligt. Onze constatering is dat dit plan vooral gekenschetst wordt door een focus op de automobiliteit, gezien uw voorstellen over wegverbredingen, en aanvullende infrastructuur. Rondom N196 Over het nogal urgente vraagstuk m.b.t. de zachte knip in de N196 stelt u voor- vanwege verkeerproblemen in de omgeving- de beoogde afwikkeling anders vorm te geven. Finetunen is nog nodig. Er is inderdaad sprake van een ongelukkige afwikkeling met name de toename van verkeer in de woonstraten in de omgeving. Onze voorkeur gaat uit naar een aan de busbaan parallelle vormgeving van een 2 strooksweg, ingericht als 30 kilometer, aan de westzijde langs het nieuw te ontwikkelen woongebied (terrein vml gemeente-werken). Wij vinden nog steeds dat er een geknepen afwikkeling gehandhaafd moet blijven via een bajonet afwikkeling nabij de Mensinglaan. In combinatie daarmee – teneinde in het gebied meer verkeerluwte aan te brengen- is de inrichting van de Hortensialaan van Zwarteweg tot Mensinglaan, als eenrichting woonstraat met 30 km signatuur en brede fietsstrook te realiseren. In dat kader is het te overwegen om ook de Stommeerweg tot aan de Kudelstaartse weg te herinrichten tot eenrichtingsweg. Circulatie centrum parkeren	Rondom N196 Wij zijn geen voorstander van eenrichtingsverkeer, omdat dit vaak tot omrijbewegingen leidt en de automobilist het gevoel heeft tijd te moeten inhalen, waardoor de snelheid in omliggende straten vaak omhoog gaat. Wij willen daarom, als de wegbreedte zich daarvoor leent, zo veel mogelijk twee richtingen kunnen blijven faciliteren. Bovendien blijft het probleem van verkeer wat een weg door woonwijken probeert te zoeken dan bestaan. Circulatie centrum parkeren Het gaat er vooral om de kruispunten van de Stommeerweg met het Raadhuisplein en met het Drie Kolommenplein te ontlasten. Vanaf beide zijstraten is het lastig de Stommeerweg op te rijden wanneer het druk is met passerend verkeer. Er rijden daar ook veel fietsers. Als een van de terreinen nu vol is, blijven bezoekers rondjes rijden of hinderlijk in de weg staan te wachten totdat er een parkeerplaats vrij komt. Je kunt wel via de Stommeerweg naar het Drie Kolommenplein en terug in de hoop daar vrije ruimte te vinden, maar die uitwisseling vindt nu niet veel plaats en levert veel extra moeite en onveilige kruisbewegingen met fietsers op. Parkeren Dit is een verkeerscirculatieplan. Parkeernormen liggen vast in de nota Parkeren.	Geen aan-passing

		Uw voorstel de voetgangersverbinding tussen driekolommenplein en Raadhuisplein om te zetten in een doorsteek voor auto's tussen beide parkeer-locaties zien wij als een verslechtering van de verkeerssituatie. We wijzen een dergelijke "oplossing" krachtig van de hand. Er komt hierdoor veel meer een onduidelijke verkeersdynamiek in het verblijfsgebied, dat het Raadhuisplein eigenlijk zou moeten zijn. Is er niet veel meer noodzaak het Raadhuisplein in te richten als verblijfsgebied en het parkeervolume in een (betaalde)ondergronds gebouwde voorziening te realiseren?. Uw voorstel is o.i. een demonstratie van een ongewenste auto oriëntatie. Beslist niet doen dus. Parkeren Het is overigens jammer dat u in dit plan geen duidelijke parkeer normering/beschikbaarheid uitwerkt. Ook als richtinggevende duiding voor nieuwe woon- en werkgebieden, waar steeds meer autodelen, en car-sharing kan worden gerealiseerd en dus een bescheidener parkeerareaal. Het verdient voorkeur deze ontwikkeling van gemeentewege te faciliteren. OV-lijnvoeing De passage over de OV verbindingen, onderschrijven wij goeddeels. We merken op dat er met hoge urgentie binnen de Vervoerregio moet worden gewerkt aan de doortrekking van Uithoorn tram naar Aalsmeer (verder naar Schiphol en Hoofddorp). Zorg in dat verband dan ook voor goede kiss-and-ride-voorzieningen bij de halten. Deze opstappunten liggen veelal perifeer ten opzichte van de woonbebouwing en voorzieningen. Herenweg Onze stichting vraagt ook extra aandacht voor de realisatie van een veilige wandel/looproute langs de Herenweg in Kudelstaart.	OV-lijnvoering Het OV in Aalsmeer is nog steeds voor verbetering vatbaar om zo bewoners uit de auto te helpen, een impuls is daarom nodig, aanvullend op lijn 340, 357 en 171. Zoals in het verkeerscirculatieplan aangegeven blijven wij ons inzetten voor het verbeteren van het OV in Aalsmeer. We zijn hier regelmatig over in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam. Herenweg Helaas is er geen beschikbare ruimte om langs de Herenweg een volwaardig voetpad aan te leggen. Wegverlichting Dit is geen vraag voor een verkeerscirculatieplan. 30 kilometer De inrichtingsmogelijkheden van een ontsluitingsweg zijn bepalend voor de maximum snelheid. Er wordt gekozen voor GOW-50 indien er sprake is van vrijliggende fietspaden met goede maatvoering. De mate van verblijfsfunctie kan eventueel ook bepalend zijn voor de keuze tussen GOW-50 en GOW-30. Daarnaast is de aanwezigheid van een busroute van invloed op deze keuze. Modal shift Gezien de ligging van Aalsmeer moeten wij ook op de auto te blijven inzetten. De mobiliteitsagenda schrijft voor dat Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar moet zijn. Mobiliteitsarmoede Dit is geen onderwerp voor het verkeerscirculatieplan.	

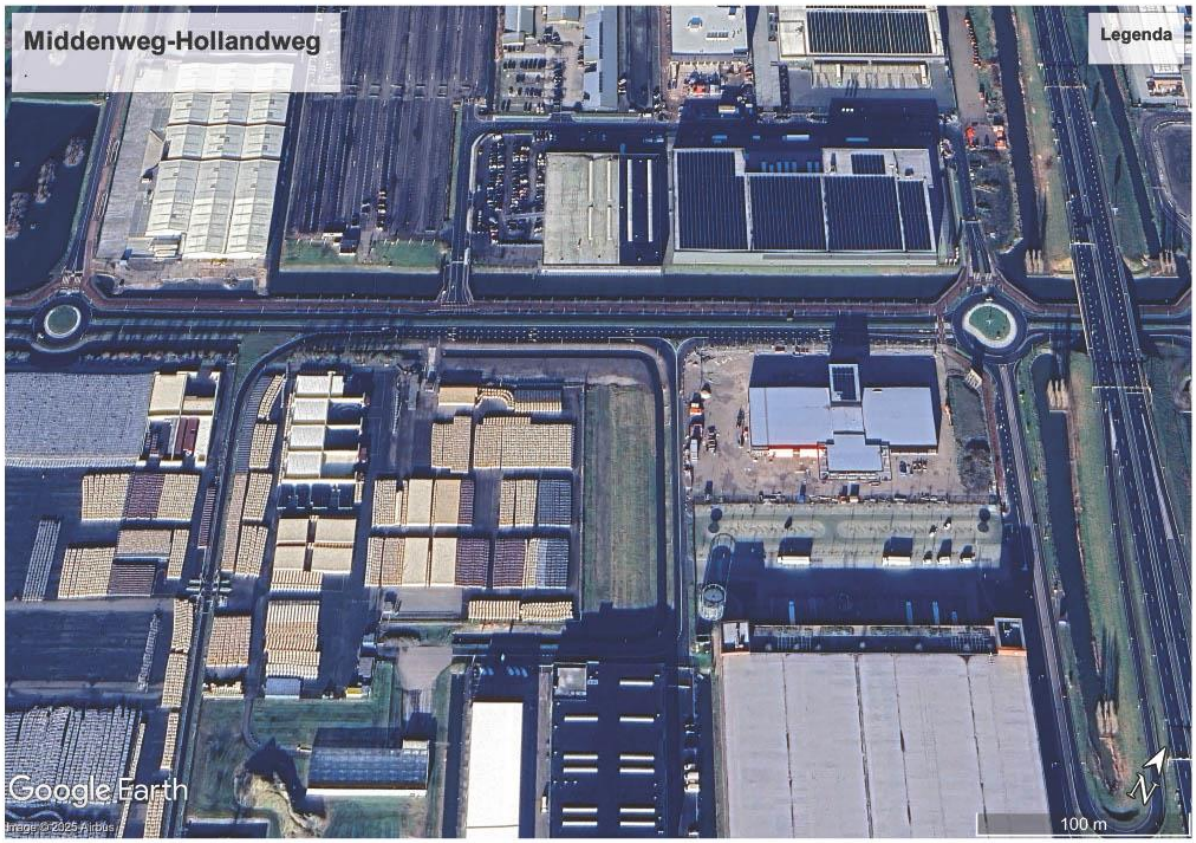
		Wegverlichting M.b.t. de straatverlichting aan doorgaande wegen en woonstraten, verdient het aanbeveling om vanuit energiebesparing aanbodafhankelijke straatverlichting te introduceren, zonder dat de verkeersveiligheid in het geding komt. 30 Kilometer Het is o.i. een uitgelezen kans in dit VCP, om in Aalsmeer overall , een 30 kilometer beleid te introduceren. Mogelijk met uitzondering van de Hoofdweg (handhaaf nog steeds op 50 km in plaats van uw optie voor 60 km) en Ambachtsherenweg. Er is weinig op tegen om op ons smalle wegenpatroon in Aalsmeer die incentive toe te passen en daarmee (met inrichtingsopties) de verkeersveiligheid te bevorderen. Modal shift We willen u nog een paar andere observaties meegeven. In het VCP wordt op voorhand, in het voorwoord gesteld, dat het gewoon drukker wordt. Terwijl je ook kan redeneren dat ondanks de toename van woningen en bedrijven in Aalsmeer een beleid zal worden ingezet dat de leefbaarheid niet verminderd. Hoe doe je dat? Zou de vraag kunnen zijn. We komen daar later op terug. Op bladzijde 11 Van het plan heeft u het over een verleidingsstrategie de modal split te veranderen. We zien niet in hoe u daar aan vorm geeft. Dat is een zelfde punt van kritiek die we al eerder hebben geuit bij de Mobiliteitsagenda. We zien geen vorderingen op dit punt. Het is volstrekt vreemd om er gewoon van uit te gaan dat de (auto)verkeerstoename/-groei, moet worden gefaciliteerd. Het VCP moet juist zo worden ingericht dat er sprake is van ontmoediging van groei van (fossiele) antomobiliteit. Mobiliteitsarmoede	Deelmobiliteit De gemeente is in gesprek met diverse aanbieders over de mogelijkheden. Het is aan de aanbieders om te bepalen of zij verwachten een positieve businesscase te hebben in Aalsmeer. Overweeg een andere balans We volgen met dit VCP het huidige mobiliteitsbeleid dat Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar moet zijn. Participatie Aalsmeer heeft een participatiebeleid, dat wij volgen. Klachten en meldingen over het verkeer kunnen via Fixi gemeld worden. Bij de inrichting van wegen en bij verkeersbesluiten is er ook vaak de mogelijkheid tot participatie en inspraak.	

		Wordt het niet eens tijd het volgende te overwegen ook om Mobilisteits-armoede in onze gemeente te voorkomen (zie ook de toenemende vergrijzing). Bepaalde groepen zijn bijzonder kwetsbaar voor mobiliteitsarmoede. Menen met een laag inkomen, werkzoekenden, ouderen, personen met een migratieachtergrond, mensen zonder rijbewijs, mensen met een functiebeperking, de minder digitaalvaardigen. Vanwege de op de auto gebaseerde samenleving in Aalsmeer wordt nog eens, gerelateerd n die armoede wordt versterkt door de vele lintbebouwing in ons dorp. Dit vertaald naar de betekenis van collectief vervoer: Benader openbaar vervoer zowel lokaal als in MRA/VRA als investering in plaats van kostenpost. Een goed presterend ov is de basis voor een gewenste modal shift, pakt tegelijkertijd vervoersarmoede aan en brengt grote maatschappelijke voordelen met zich mee. Deelmobiliteit De inzet op deelmobiliteit kan een betaalbaar alternatief vormen voor de privé auto. Voor mensen met lagere inkomens vormen de hoge aanschaf en onderhoudskosten van de eigen auto een zware financiële last. Deelmobiliteit kan de last van autobezit verlichten door de kosten te spreiden en alleen te betalen voor effectief gebruik. Er zijn tal van mogelijkheden om vanuit de gemeente gedeelde mobiliteit te stimuleren. U zou een aantal experimenten kunnen entameren. Overweeg een andere balans: Het VCP is gestoeld op beleid dat automobiliteit bevorderd. Minder uitbreiding van de auto infrastructuur op lokaal niveau vermindert uiteindelijk het autogebruik en -bezit. Bij gelijktijdige infra-verbetering van fietsen en lopen en ov passen mensen hun mobiliteitskeuze aan, kiezen andere routes, nemen andere tijdstippen etc. Ons inziens zou dat ook vertaald moeten worden naar de inrichting van nieuwe woongebieden in Aalsmeer.		

		Participatie Wij zien ook wel dat de verkeersproblematiek een lastig vraagstuk is. Inhoudelijk best uitdagend, Soms emotioneel geladen. Vaak ook diverse belangen dienend. U heeft ervoor gekozen Bewonersparticipatie voor het VCP, gedurende een aantal bijeenkomsten te faciliteren. Wij stellen voor een meer permanente platform, mogelijk in regelmatige wisselende samenstelling op te richten die u gevraagd en ongevraagd van advies dient. Hierbij kunnen delegaties uit de wijk en dorpsraden, bedrijven/instellingen een rode draad vormen. U kunt dit platform dan structureel voorzien van informatie.		
18	Bewoner	Fig 10 toename verkeer achter Heegstrapark een toename met 20.000. Dit is onacceptabel zonder geluidsmaatregelen! En als de Stommeerweg eenrichting verkeer wordt dan wordt de verkeerstoe-name zeker verdubbeld, onacceptabel, voor de bewoners van de Geranium & Cyclamenstraat. Verkeers veiligheid voetgangers en fietsers rotondes burgemeester kasteleinwe g N196 : Er ligt voor de motorvoertuigen een drempel voor de rotondes, Maar deze drempels liggen VEEL te ver voor de rotonde, waardoor er weer flink gas gegeven wordt naar de rotonde en de voetgangers en fietsers over het hoofd worden gezien. De drempel hoort direct voor het zebrapad van de rotonde te liggen met de haaientanden op de opgaande schuine kant van de drempel! Zodat de haaientanden veel beter opvallen. Er MOET gehandhaafd gaan worden want de 30 kilometer zones zijn nu een farce. Als je met de auto hier dertig rijdt dan proberen ze je achterbumper er af te rijden. De Witteweg, fietsstraat is helemaal een blamage, want hier wordt rustig 70+ gereden. Tevens wordt het N196 fietspad door te veel scooters gebruikt die daar geheel niet mogen rijden. [m.u.v. het stuk tussen de brug en Dorpstraat] Googlemaps is na al die jaren nog steeds niet aangepast op de werkelijke situatie, misschien moet de gemeente eens met een rechtzaak dreigen.	De knip zorgt voor veel verkeer door woonwijken, waardoor daar onveilige verkeerssituaties ontstaan in omliggende straten. De gemeente Aalsmeer ziet het openstellen van de Burgemeester Kasteleinweg als oplossing om het verkeer veiliger door het dorp te leiden. Uiteindelijke maatregelen aan de Burgemeester Kasteleinweg worden integraal bekeken, waarbij dus rekening gehouden wordt met geluidsnormen. Momenteel zijn we echter nog met de Provincie en VRA in gesprek, over de problemen die zijn ontstaan door de knip. Dat wil zeggen dat de voorgestelde oplossing van de gemeente niet zo maar gerealiseerd kan worden. Verder is éénrichtingsverkeer op de Stommeerweg voorlopig niet aan de orde. Dit wordt alleen onderzocht als in de toekomst de voorgestelde circulatie uit het VCP niet goed lijkt te werken. Hier zal dan wederom goed onderzoek naar moeten worden gedaan. Uw zorg over de drempels is geen onderwerp voor het VCP. Het VCP gaat over de circulatie en de wegencategorisering. Er loopt op dit moment een apart traject om de (on)veiligheid van de rotondes in kaart te brengen en te verbeteren. Er zijn de laatste jaren ontwikkelingen op het gebied van handhaving van de snelheid op 30km/u wegen. Na een succesvolle pilot in Amsterdam wordt het voor gemeenten makkelijker om mobiele	Geen aan-passing

			flitspalen in te zetten op 30 km/u wegen. De gemeente Aalsmeer is in overleg met het OM en politie om te onderzoeken of en op welke wegen dergelijk handhaving kan worden ingezet. Wij zullen de zorg over scooters op het fietspad delen met de politie. Dank u voor het attenderen dat de situatie rond de N196 niet correct op Google maps staat. Wij zijn niet voornemens te dreigen met juridische stappen, maar zullen kijken of we het onder de aandacht kunnen brengen bij Google.	

Situatie Hollandweg – Middenweg



Afbeelding 1



Afbeelding 2


HSE


HSE



Opmerkingen en/of vragen over het Ontwerp VCP Gemeente Aalsmeer

In het voorwoord wordt “veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid” aangehaald. Ook wordt er geschreven dat er grote ontwikkelingen in voorbereiding zijn.

Vraag : Is het college met ons van mening dat er aan grote ontwikkelingen ook nadelen kunnen kleven en de druk op het bestaande wegennet daardoor wordt opgevoerd?

Vraag : Zou de vraag ook moeten zijn, Kunnen we bepaalde ontwikkelingen nog een halt toeroepen?

Pagina 5: Samenvatting

In de samenvatting wordt geschreven dat de wegcategorisering een sturingsmiddel is.

Vraag : Is wegcategorisering het enige sturingsmiddel, of ziet het college nog andere sturingsmiddelen zoals éénrichtingverkeer of zelfs blokkades op sommige wegen?

In het fietsnetwerk ontbreken er verbindingen tussen de Oosteinderweg en de Aalsmeerderweg. Met de voorgestelde verbinding (het Spoorlijnpad) tussen de Stommeerkade en de Oosteinderweg wordt niet voldaan aan hetgeen een goed fietsnetwerk garandeert. Overigens heeft de Stommeerkade 2 verbindingen naar de Oosteinderweg, 1 is het Spoorlijnpad en 2 is de Jaap Bolle brug. Noot: de Oosteinderweg is één van de meest gevaarlijke wegen voor fietsers en (o.a. door op het trottoir geparkeerd auto’s) ook voor voetgangers.

Het college geeft aan dat er onderzocht gaat worden of er meerdere verbindingen mogelijk zijn. Afhankelijk van de opdracht die het college meegeeft aan het onderzoeksbureau, want door de opdracht is er al te sturen, wachten we het onderzoek af. Wel zullen de uitgangspunten van het regionaal fietsnetwerk een belangrijke rol gaan spelen. De doorgaande fietsroute langs de N196 vorm wel de rode (fiets) draad in ons netwerk, mede ingegeven door de Vervoerregio. Des te wranger is het dan te constateren dat zowel in Uithoorn (ter hoogte van het kruispunt bij de vm brandweerkazerne een blokkade) en richting Hoofddorp (zeer slecht begaanbaar fietspad langs de N196) alle effort in onze gemeente tenietdoet.

Vraag : Gaat het college bij de buurgemeenten aandringen op een betere doorgaande fietsroute tussen Hilversum en Haarlem?

Vraag : Wanneer komen er fietspaden in Greenpark ter hoogte van Pols Potten en metaalverwerkingsbedrijf van der Meulen?

Het argument over het niet haalbaar zijn van het verbod op vrachtwagens wordt iets te simpel afgedaan als “Niet Haalbaar”.

Natuurlijk is er begrip voor de vrachtautobewegingen die op de lintwegen plaatsvindt, maar voor het dorp zou er een goede oplossing moeten worden gevonden voor het te zware vrachtverkeer dat voor allerlei problemen zorgt in het dorp.

Gevels van de woonhuizen in de Dorpsstraat en de Weteringstraat scheuren en sommige woningen verzakken éénzijdig. Bewoners vinden tot nu toe geen gehoor bij de officiële instanties en worden zo

opgezadeld met torenhoge kosten. Vooral de bevoorrading van de grootgrutters als Albert Heijn, de Lidl en Vomar en de winkels in de Zijdstraat (via de kwetsbare Gedempte sloot) zorgen voor veel schade aan de woningen in het beschermede dorpsgezicht. Vanuit onze fractie is al meermalen verzocht om te onderzoeken of er een hubfunctie voor vrachtauto's zou kunnen worden georganiseerd op Greenpark of het FloraHolland terrein. Daar kunnen de goederen worden overgezet op kleinere (elektrische) auto's die de winkels kunnen bevoorraden. Overigens geldt dit ook voor de situatie aan de Ophelialaan met Jumbo. Ook daar rijden de vrachtauto's door de Primulastraat, met alle gevolgen van dien.

Vraag : Kan het college aangeven wanneer het onderzoek naar een hubfunctie voor vrachtauto's wordt afgerond?

Pagina 6. Inleiding

De periode waarin de inwoners een reactie hebben kunnen geven is nogal aan de korte kant (14 mei tot 14 juni 2024) en twee bewoners avonden in mei en september. Volgens eigen waarneming is dat op de participatieladder "gemiddeld".

Vraag : Komen er nog meer momenten waarop de inwoners hun mening kunnen geven?

Pagina 8 Huidige situatie

De foto op het hoofdstuk 'Huidige situatie' is de rotonde in de Haarlemmermeer.

Vraag : was er geen foto beschikbaar van een rotonde in Aalsmeer?

Pagina 12. Coalitieafspraken 2023-2026

Daarin aangegeven dat de verkeersveiligheid op de Burg. Kasteleinweg moet worden verbeterd en dat de weginrichting bij de Knip moet worden veranderd.

Ook de verbreding van de N231 heeft prioriteit.

Noot: deze verbreding zal deze periode niet tot stand gaan komen, de Provincie vind dat niet noodzakelijk. (m.a.w. de benodigde middelen ontbreken)

Vraag : Gaat het college in overleg met de Vervoersregio en de provincie om de verbreding van de Legmeerdijk N231, alsnog mogelijk te maken. Het is essentieel voor de ontwikkeling van Kudelstaart. Immers: geen wegen, geen woningen.

Pagina 15 : Groei auto's en autobezit.

In dit stukje wordt de relatie gelegd tussen autobezit en de groei van de bevolking. Een logische conclusies is dan dat er bij het uitbreiden van de woningen in Aalsmeer/Kudelstaart, het aantal auto's zal toenemen. Het aantal wegen blijft zoals het nu is.

Vraag : Is het college ook van mening dat er een grens is aan het aantal woningen dat wij in Aalsmeer/Kudelstaart nog kunnen bouwen, gezien het feit dat er geen nieuwe wegen meer kunnen worden aangelegd?

Pagina 20. Huidige netwerken

2.5.1. Voetgangersnetwerk

Hier wordt aangegeven dat Aalsmeer geen officieel voetgangersnetwerk heeft.

Vraag : Waarom niet, er liggen veel voet en wandelpaden in onze gemeente die eenvoudig aan elkaar zijn te verbinden.

2.5.2. Fietsnetwerk

Bij de samenvatting is daar al het een en ander over gezegd. De fietspaden zijn bijna allemaal goed te noemen. Er zijn nog wel een paar aandachtspunten. Zo is het fietspad langs de Kudelstaartseweg (vanaf de Zwarteweg tot aan het Dorpshuis) slecht tot zeer slecht te noemen. Voornamelijk door de bouwwerkzaamheden op de hoek Kudelstaartseweg/Bachlaan en de woningbouw bij de Fortsluis is het gehele fiets en voetpad toe aan herschikking door een echte stratenmaker. De rest van het fietspad richting het Dorpshuis is iets beter, maar verdient zeker het predicaat 'GOED' niet.

Ook zou de oversteek aan het begin van de Bachlaan zo moeten worden aangepast dat de fietsers altijd voorrang hebben. De automobilisten die nu met een behoorlijke vaart vanaf de Bachlaan naar het centrum van Aalsmeer vliegen maken het voor voetgangers en wielrijders uiterst gevaarlijk. (het principe 'ik heb voorrang en zal het dan ook nemen' doet opgeld.) De aanvliegsnelheid van de automobilisten is, ondanks de kleine hobbel in de weg, nog steeds te hoog.

Vraag : Is het college het met ons eens dat de Kudelstaartseweg de doorgaande weg is tussen Kudelstaart en het centrum van Aalsmeer?

Vraag : Zo ja, is het dan niet logisch dat de Bachlaan de stopweg word, daar waar hij aansluit op de Kudelstaartseweg?

De Bachlaan is geen wijkontsluitingsweg, maar een doorgaande weg om de automobilisten uit het 'achterland' (Nieuwveen. Nieuwkoop, Ter Aar, Leimuiden) te faciliteren. Deze vervolgen hun weg tot ver buiten de grenzen van Aalsmeer (Schiphol en Hoofddorp) en is in Aalsmeer slechts een doorgaande weggebruiker. Op de kruising N231/Bachlaan komen de auto's Aalsmeer binnen en gaan via de Hornmeer/Bachlaan, via de Stommeerweg en centrum naar de N196.

Dit alles omdat men in de ochtendspits niet in de file op de Legmeerdijk/N231 wil staan. Extra reden om aan te dringen op verbreding van de Legmeerdijk/N231/NoordZuid route.

Vraag : Is het college ook van mening dat de omlegging van de N201 mede was bedoeld om de beide gemeentehelften weer aanéén te smeden en om het doorgaande verkeer uit Aalsmeer (centrum) te weren?

Vraag : Is het college van ook mening dat de Burg. Hoffscholteweg een essentieel onderdeel is van de goede afwikkeling van het verkeer binnen Aalsmeer?

Vraag : Waarom is het voltooien van deze aansluiting (Noordvork) nog steeds niet geëffectueerd?

Vraag : Is het college ook de mening toegedaan dat het doorgaande verkeer in Aalsmeer moet worden geweerd?

Vraag : Is het college bereid om, door middel van een proefperiode, het inkomende verkeer te weren en de Bachlaan in de spitsuren af te sluiten voor inkomend verkeer?

Vraag : Is het college bereid o, als proef, de Burg. Kasteleinweg , in de spitsuren eenzijdig af te sluiten voor doorgaand verkeer?

De Burg. Kasteleinweg zou als lokale ontsluitingsweg moeten dienen. Dat is tot op heden nog steeds niet gelukt. Het verkeer wurmt zich in allerlei bochten om maar binnen Aalsmeer een weg te vinden.

De aangrenzende woonwijken en straten worden overbelast door (te snel) rijdend autoverkeer en de verkeersveiligheid staat onder druk.

Er zullen draconische maatregelen moeten worden genomen om de automobilisten te dwingen om de N201 te nemen naar Hoofddorp en Schiphol.

Eénrichtingsverkeer tussen op de Stommeerweg (tussen Zwarteweg en 1e JC Mensinglaan) in de spitsuren zou een oplossing kunnen bieden.

Vraag : Is het college bereid om een proef met éénrichtingsverkeer te doen?

Vrachtverkeer uit Leimuiden.

In Leimuiden wordt het industriegebied Drechthoek II ontwikkeld. Daarin wordt, naar alle waarschijnlijkheid, de verandering opgenomen om het vrachtverkeer vanaf de weg Leimuiden/Alphen ad Rijn, door het nieuw te ontwikkelen plangebied geleid en niet via de Burg. Pabstweg, zoals dat nu gaat. Dat zou kunnen betekenen dat de vrachtauto's die FloraHolland gerelateerd zijn, moeilijker via de Herenweg/Ambachtheerweg/Hoofdweg kunnen rijden.

Vraag : Is het college op de hoogte van deze verandering binnen de gemeente Kaag en Braassem? En zou dat kunnen betekenen dat het vrachtverkeer in de richting van het Westland via de N201 zal moeten worden geleid?

Pag. 29 Opheffen knip

Bij het opheffen van de problemen rondom de knip gaat de voorkeur van de gemeente uit naar een variant waarbij het verkeer gedeeltelijk met de bus meerijdt. De vervoerregio en de provincie zien eerder oplossingen op het gebied van gedragsbeïnvloeding.

Vraag: bent u het eens met de stelling dat gedragsbeïnvloeding inmiddels bewezen geen oplossing biedt?

Is het college bereid om (geluids)maatregelen voor aangrenzende wijken toe te passen als de knip er uit gaat?

Pag. 31

Het besluit voor GOW50 of GOW30 op de Kudelstaartseweg wordt na participatie over de weginrichting genomen. Mocht er voor GOW30 gekozen worden, dan kan dit een lichte verschuiving van verkeer van de Westeinderroute naar de Kasteleinweg veroorzaken.

Vraag: Wanneer vindt die participatie plaats?

Pag 36e 37. Vrachtverkeer

'... we kunnen we niet voorkomen dat er vrachtwagens door het dorp rijden, maar we kunnen wel sturen op gedrag om alleen het noodzakelijke bestemmingsverkeer in de wijken te laten komen'.

Vraag: Met klem vragen we opnieuw te onderzoeken of er logistieke hubs ingericht kunnen worden buiten het dorpscentrum om het zware vrachtverkeer te weren. Inclusief een opdracht richting De Meerlanden om qua gedrag rekening te houden met het kwetsbare dorpscentrum.

Pag. 40 Maatregelen.

Vraag: Is er bij de capaciteitsvergroting N231-zuid overleg geweest met de direct aanwonenden? Door verbreding van de weg en de aanleg van een extra strook op de Bachlaan neem de geluidsoverlast evenredig toe.

Vraag: Is de gemeente bereid om beschermende maatregelen te nemen?

Technische vragen fractie GroenLinks en PvdA inzake het verkeerscirculatieplan:

1. **Hoe wordt de effectiviteit van de maatregelen voor het verminderen van vrachtverkeer gemeten en geëvalueerd?**
   Wat zijn de "effecten" die zijnar doorgerekend in het verkeersmodel en hoe wordt deze modelmatige doorrekening afgewogen tegen de werkelijke verkeerssituatie?
   Bron: Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025, pagina 14.
2. **Wat zijn de technische specificaties voor het invoeren van een "fietsstraat", en hoe worden deze in de praktijk geïmplementeerd?**
   Het concept van fietsstraten wordt genoemd, maar er ontbreekt verduidelijking over de noodzakelijke infrastructuur en veiligheidsmaatregelen.
   Bron: Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025, pagina 33.
3. **Wat wordt bedoeld met de term "gebiedsontsluitingsweg 30" (GOW30) en hoe verschilt deze van andere wegtypen zoals ETW30?**
   Er wordt aangegeven dat sommige wegen als GOW30 worden geclassificeerd, maar de precieze betekenis en toepassing van deze term blijft onduidelijk.
   Bron: Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025, pagina 10.
4. **Wat zijn de criteria en het proces voor het toekennen van "autoluwe" en "fietsstraat"-categorieën aan specifieke wegen, en wat zijn de lange-termijnverwachtingen van deze aanpassingen?**
   De gemeente heeft verschillende straten genoemd die mogelijk als fietsstraat ingericht kunnen worden, maar de specifieke criteria en verwachte impact blijven onduidelijk.
   Bron: Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025, pagina 20.

07-04-2025

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido) <gido.oudekotte@aalsmeer.nl
18/03/2025 20:47:25 CET
ID: 480cac0f-d06e-4306-bc69-022c52517384
Auth: Scribble

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Simonse, P. (Petra) <petra.simonse@aalsmeer.nl>
18/03/2025 16:42:41 CET
ID: 480cac0f-d06e-4306-bc69-022c52517384
Auth: Scribble

Zaaknummer:	Z25-031556	
Voorstel van:	college van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar:** A. van der Poel 06-34525893 a.van.der.poel@amstelveen.nl Stedelijke Ontwikkeling
Datum:	18 maart 2025	
Portefeuillehouder:	wethouder W. Kikkert	

Onderwerp: Vaststellen Masterplan Energie

Raadsbesluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Masterplan Energie vast te stellen als kaderstellend en richtinggevend voor het energietransitiebeleid.
2. In lijn met het raadsprogramma 2022 -2026 de ambitie bij te stellen van fossiel onafhankelijk in 2040 naar fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal in 2050.
3. De reserveringen 'Klimaat en Energie gelden' á 163.000 in 2025 – 2026, en 293.000 in 2027 en 2028 en in te zetten voor uitvoeringskosten duurzame ontwikkeling en energietransitie en de begroting overeénkomstig te wijzigen.
4. De specifieke uitkering Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE) in te zetten voor dekking van benodigde capaciteitskosten voor de uitvoering van de energietransitie en de begroting overeénkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Het Masterplan Energie is in opdracht van de gemeenteraad ontwikkeld en in co-creatie met de lokale samenleving en relevante stakeholders uitgewerkt. De uitkomsten hiervan zijn vastgelegd in het rapport 'Masterplan Energie Aalsmeer'. Het Masterplan energie is kaderstellend en richtinggevend voor het energie(transitie)beleid van gemeente Aalsmeer en beschrijft de volgende stappen op weg naar een fossiel onafhankelijke en klimaatneutrale toekomst.

Doel

De opwarming van de aarde is wereldwijd merkbaar. Als er niets veranderd aan de huidige aanpak van landen wordt een opwarming van ~3,2 graden verwacht (IPCC 2023). Om verdere opwarming en de gevolgen zoveel mogelijk te voorkomen is het nodig ook lokaal maatregelen te nemen. Daarom wil gemeente Aalsmeer onafhankelijk worden van fossiele brandstoffen en in uiterlijk 2050 klimaatneutraal zijn. Hiermee volgen we het rijksbeleid zoals vastgelegd in de Klimaatwet.
In lijn met de Europese afspraken, is in de nationale Klimaatwet bepaald om in 2050 klimaatneutraal te zijn en in 2030 tenminste 55% CO2 reductie t.o.v. 1990 te hebben gerealiseerd. In het nationale Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over hoe deze doelen te bereiken. Er is afgesproken dat gemeenten een belangrijke (regie)rol krijgen om de energietransitie lokaal vorm te geven en uit te voeren. Gemeente Aalsmeer neemt de regie op het proces om energietransitie vorm te geven in samenwerking met de lokale samenleving.

Prestatie

Het Masterplan Energie beschrijft de plannen die met de samenleving zijn gemaakt om in 2050 een fossiel onafhankelijke en klimaat neutrale gemeente te zijn. We zetten de processtructuur en co-creatieve werkwijze van het Masterplan Energie voort, inclusief de Vliegwielgroep. We gebruiken de kracht van de lokale samenleving en stimuleren (zelforganisatie van) nieuwe initiatieven. We ondersteunen deze initiatieven met kennis, netwerk en middelen.
Om een fossiel onafhankelijke en klimaatneutrale gemeente te worden is het nodig om de handen uit de mouwen te steken. Tot 2030 moeten we werken aan het voorbereiden van een versnelling

van de CO2 reductie. Zodat in 2040 80% van de opgave voltooid is. Dan rest er nog 10 jaar om de laatste (en lastige) 20% reductie te realiseren.
We richten ons op 6 thema's. energiebesparing, warmte & koude, klimaatneutrale bedrijventerreinen, bewoners en ondernemers op weg, mobiliteit, en lokale opwek. De maatregelen van het huidige beleid en de extra plannen uit het Masterplan Energie moeten samen maximaal 98 kiloton CO2 reductie opleveren. Er blijft 6 kiloton CO2 uitstoot van de industrie over die daar onder verantwoordelijkheid van het Rijk zelf reductieplannen voor maken.
We werken na vaststelling van het Masterplan een energietransitieprogramma uit met daarin het bestaande beleid, wettelijke verplichtingen en de nieuwe plannen vanuit het Masterplan Energie.
Het Masterplan Energie is een levend document. Het is niet in beton gegoten. We volgen de ontwikkelingen en stellen periodiek bij. Dat doen we mede op basis van een tweejaarlijkse evaluatie en energietransitie monitor.

Voorgeschiedenis en context

Om lokaal invulling te geven aan de nationale klimaatdoelen en de uitvoering van het Klimaatakkoord, heeft de gemeenteraad gevraagd om een Masterplan Energie op te stellen dat de kaders voor het energiebeleid aangeeft en de gemeente en de samenleving een duidelijk handelingsperspectief biedt om aan de energietransitie te werken. De gemeenteraad verzocht het plan uit te werken met inbreng van inwoners en ondernemers vanuit de wens de lokale samenleving sterker bij de energietransitie te betrekken.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

- Uit recent wetenschappelijk onderzoek blijkt dat de aarde sneller opwarmt dan verwacht en aankoerst op een temperatuurstijging boven de 3 graden Celsius (IPCC 2023). Geconcludeerd is dat een versnelde CO2-reductie nodig is om de temperatuurstijging onder de 2 graden Celsius te houden, het liefst onder de 1,5 graden Celsius.
- De verwachting is dat de prijzen van fossiele energie in de toekomst stijgen door onder andere het beprijzen van de CO_2 uitstoot. Door te werken aan energiebesparing en een fossiel onafhankelijke energievoorziening verminderen we de afhankelijkheid van (de prijsontwikkeling van) fossiele energie. Prijsstijgingen van aardgas en elektriciteit laten zien dat een betaalbare energievoorziening niet vanzelfsprekend is, hebben nadelige gevolgen voor de koopkracht van inwoners en de energielasten van bedrijven en impact op de concurrentiepositie van energie intensieve bedrijven (bijv. tuinbouwbedrijven).
- Investeren in het Masterplan Energie is nodig want de energietransitie voltrekt zich ook grotendeels zonder bemoeienis van de gemeente. Zonder actieve gemeentelijke inzet treden aanzienlijk meer onwenselijke neveneffecten op. Door regie op ontwikkelingen te nemen kunnen we die onwenselijke ontwikkelingen zoveel mogelijk voorkomen en wenselijke ontwikkelingen mogelijk proberen te maken. Door te anticiperen op actuele en toekomstige ontwikkelingen willen we ervoor zorgen dat er genoeg energie is om in onze behoeften te voorzien. Bijvoorbeeld voor de bouw van woningen en of (uitbreiding van) bedrijven. Daarnaast is het belangrijk ervoor te zorgen dat de energierekening ook in de toekomst betaalbaar is, dat iedereen aan de transitie mee kan doen en dat energiearmoede zoveel mogelijk wordt voorkomen.
- Gemeente Aalsmeer kan de ambitie fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal niet alleen bereiken. De gemeente is afhankelijk van wat de samenleving doet en gaat doen. En andersom is de samenleving afhankelijk van wat de gemeente doet en gaat doen. Daarom is het Masterplan Energie in co-creatie met de samenleving (en de belangrijkste uitvoerende partijen) ontwikkeld en is het een plan waar de samenleving en belangrijke uitvoerende partijen achter staan.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

Het is mogelijk dat plannen die in het co-creatieproces zijn bedacht niet doorgaan, anders uitpakken of en niet de gevraagde hoeveelheid CO2 reduceren. Als dit gebeurt moeten er alternatieve plannen worden gemaakt om fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal te kunnen worden. Mede daarom is het Masterplan Energie een levend document. Het is richtinggevend en niet in beton gegoten. We volgen de ontwikkelingen en stellen periodiek bij.

Participatie

Het Masterplan Energie is in co-creatie met de lokale samenleving en relevante stakeholders ontwikkeld. Het proces richtte zich op het vormgeven van de energietransitie in Aalsmeer. Welke oplossingsrichtingen en oplossingen passen bij Aalsmeer? Het gesprek werd gevoerd aan de hand van zes thema's: energie besparen, warmte en koude, klimaatneutrale bedrijventerreinen, bewoners en ondernemers op weg, mobiliteit en lokale opwek van elektriciteit. Deze thema's zijn in samenspraak met de deelnemers bepaald. In eerste instantie op basis van interviews. Daarna zijn de thema's aangescherpt en aangevuld. Tijdens de startconferentie, de werkateliers, energiesysteemsessies en het TransitieCafé is de inhoud van het Masterplan tot stand gekomen. Tijdens de sessies zijn verschillende werkmaterialen gebruikt, zoals factsheets, PowerPointpresentaties en posters. Deze bevatten de achtergrondinformatie voor deelnemers om het gesprek te kunnen voeren over de verschillende thema's, zodat iedereen mee kon doen, ongeacht op welk moment zij tijdens het co-creatietraject aansloten. (zie ook bijlage 2: Participatieverslag).

Kantekeningen en risico's

Co-creatie is een proces dat afhankelijk is van een zo groot mogelijke betrokkenheid van zoveel mogelijk (uitvoerende) partijen. Het proces is en wordt vooral succesvol als zoveel mogelijk partijen binnen en buiten de uitvoeringscoalitie zich hieraan blijven(d) committeren. Het voortdurend agenderen door de lokale overheid van de urgentie van de energietransitie is hierin noodzakelijk. Verslapping van de aandacht of afname van commitment is daarmee een risico.

Financiën

Het Masterplan Energie gaan we uitvoeren via een programmastructuur. Het nader uit te werken programma vraagt om middelen voor de capaciteit en voor programmakosten. We stellen voor alleen middelen in te zetten die reeds beschikbaar zijn. Daarnaast is het uitgangspunt om de benodigde capaciteit zoveel als mogelijk ambtelijk in te vullen.
Investeren in formatie voor de transitie is mogelijk door de daarvoor bedoelde specifieke uitkering 'Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE)'. We ontvingen vanaf 2023 tot en met 2025 in totaal omstreeks € 2.335.000 euro. Vanaf 2025 is daarvan ~ € 1.683.000,- beschikbaar. De inkomsten vanaf 2026 zijn nog niet bekend. In de loop van 2025 wordt de nieuwe regeling voor 2026 t.m. 2030 gepubliceerd.
Voor 2025 en 2026 is ingeschat dat er omstreeks € 770.000,- nodig is voor capaciteit. Waarvan € 645.000,- uit CDOKE en € 125.000,- uit lokale middelen. Eventuele extra formatie voor 2026 en verder wordt nader in beeld gebracht, mede op basis van de financiële ruimte in de nieuwe rijksregeling en het op te stellen programma energietransitie.
De volgende voorstellen worden gedaan om het energietransitieprogramma te financieren:

- *De programmakosten* te dekken door de reservering 'Klimaat en Energie gelden' á 163.000 in 2025 – 2026, en 293.000 in 2027, 2028. En deze middelen in te zetten voor de energietransitie waaronder het Masterplan Energie en duurzame ontwikkeling vanuit de Duurzaamheidsagenda. Een nadere verdeling van deze middelen tussen duurzame ontwikkeling en energietransitie wordt na vaststelling van het Masterplan Energie verder uitgewerkt.
- De capaciteitskosten vanaf 1 januari 2025 ten behoeve van de energietransitie te dekken via de daarvoor bedoelde specifieke uitkering 'Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE)' en deze middelen in te zetten voor dekking van benodigde capaciteit.

Toekomstige financiële wijzigingen t.b.v. de energietransitie en of duurzame ontwikkeling zullen via de Planning & Control Cyclus worden voorgesteld.

Vervolgstappen

Belangrijk is dat de samenwerking tussen inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheid, die is gestart bij het maken van het Masterplan Energie wordt voortgezet en uitgebouwd. We maken we gebruik van de energie, kennis en middelen die in Aalsmeer en Kudelstaart aanwezig zijn. Zo passen de initiatieven en de uitvoering bij de lokale context. Ook ontstaat lokale kennisontwikkeling en verbondenheid tussen partijen.
Na besluitvorming over het Masterplan Energie is er een ondertekenmoment met de partijen die betrokken waren bij het opstellen van het Masterplan Energie. Waarbij betrokken partijen zich gezamenlijk committeren aan het Masterplan.
Na vaststelling van het Masterplan Energie wordt een programmatische aanpak uitgewerkt onder de paraplu van de duurzaamheidsagenda. In deze aanpak worden de uitkomsten van het Masterplan Energietraject, het bestaande beleid, de wettelijke taken uitgewerkt en organisatorisch en financieel vertaald.

Evaluatie

Het programma stelt CO_2-reductie doelen voor een periode van 5 jaar; 2025 – 2030 – 2035 -2040 – 2045 – 2050. Via de energietransitie monitor wordt de CO_2 uitstoot tweejaarlijks gerapporteerd. Het programmamma voorziet in een tweejaarlijkse evaluatie. Op basis van de evaluatie en de energietransitie-monitor) wordt het energieprogramma aangepast en opnieuw voor besluitvorming aangeboden.

Duurzaamheidsaspecten

Het Masterplan Energie richt zich op het reduceren van de CO2 uitstoot door energiebesparing en duurzame energie-opwek. Het Masterplan draagt zo bij aan het voorkomen van de verdere opwarming van het klimaat op aarde.

Bijlagen

1. Masterplan Energie
2. Participatieverslag

De secretaris,

drs. Sj. Vellenga

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.

Gemeente Aalsmeer

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 18 maart 2025, zaaknummer; Z25-031556

Besluit

1. Het Masterplan Energie vast te stellen als kaderstellend en richtinggevend voor het energietransitiebeleid.
2. In lijn met het raadsprogramma 2022 -2026 de ambitie bij te stellen van fossiel onafhankelijk in 2040 naar fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal in 2050.
3. De reserveringen 'Klimaat en Energie gelden' á 163.000 in 2025 – 2026, en 293.000 in 2027 en 2028 en in te zetten voor uitvoeringskosten duurzame ontwikkeling en energietransitie en de begroting overeénkomstig te wijzigen.
4. De specifieke uitkering Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE) in te zetten voor dekking van benodigde capaciteitskosten voor de uitvoering van de energietransitie en de begroting overeénkomstig te wijzigen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier,

H.R.E. Hofland

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechts-boven op pagina 1.

Masterplan energie Aalsmeer



Samen op weg naar
een klimaatneutraal
Aalsmeer & Kudelstaart





Masterplan energie Aalsmeer

"Later wil ik ook nog kunnen leven
zonder elke dag een natuurramp."

Vera Keessen, kinderburgemeester schooljaar '23-'24.

Dit rapport is geschreven door:
Margreet van der Woude, Marianne Teng (CE Delft), André van der Poel, Maartje de Meer,
Tessel van Willigen, Peter Maarsen (Gemeente Aalsmeer) en Raymond Reesink (Mannen met Plannen)

Aalsmeer, maart 2025

Meer informatie kunt u opvragen via energietransitie@aalsmeer.nl

Inhoudsopgave

Voorwoord 5

1 Totstandkoming en doelstelling van het Masterplan Energie 6

2 Wat weten we, wat doen we al en wat komt er op ons af? 8
- 2.1 Wat wordt er al gedaan? 8
- 2.2 Waar staat Aalsmeer nu? 11
- 2.3 Wat komt er op Aalsmeer af? 15
- 2.4 Versnelling nodig om doel te bereiken 16

3 Co-creatieproces om tot het Masterplan te komen 17
- 3.1 Uitgangspunten in de aanpak 18
- 3.2 Deelnemers aan het proces en organisatie 19
- 3.3 Stappen en overzicht bijeenkomsten 20
- 3.4 Resultaat 21

4 Op weg naar een fossielonafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer en Kudelstaart 22
- 4.1 Thema energie besparen 22
- 4.2 Thema warmte en koude 24
- 4.3 Thema klimaatneutrale bedrijventerreinen 31
- 4.4 Thema Bewoners en ondernemers op weg 33
- 4.5 Thema Mobiliteit 37
- 4.6 Thema Lokale opwek van elektriciteit 39
- 4.7 Visuele samenvatting van het Masterplan Energie Aalsmeer 43

5 Masterplan Energie: van samen het plan maken, naar samen uitvoeren 44
- 5.1 Waarom een gezamenlijke uitvoering? 44
- 5.2 Voortzetten beweging 45

6 Vervolgstappen 46

7 Impactanalyse 47

Literatuur 54

Bijlagen 55
- A Beleidskaders 56
- B Financiering 60
- C Broeikasgasemissies in Aalsmeer 62
- D Rekenmethodiek impactanalyse 66

Voorwoord

Het beperken van de verdere opwarming van de aarde door broeikasgassen en daarmee het beperken van de desastreuse gevolgen van die opwarming. Dat is niet alleen belangrijk voor onszelf, maar vooral ook voor toekomstige generaties. Bij de start van de reis die in dit Masterplan Energie Aalsmeer wordt beschreven, zei toenmalig kinderburgemeester Vera Keessen: "Later wil ik ook nog kunnen leven zonder elke dag een natuurramp. Dus ik vind het heel belangrijk dat we hieraan werken". Met dit Masterplan Energie gaan we op weg naar een duurzame energievoorziening en worden onafhankelijk van fossiele brandstoffen.

Stip op de horizon: uiterlijk in 2050 gebruiken we in Aalsmeer en Kudelstaart geen fossiele brandstoffen meer en zijn we een klimaatneutrale gemeente. Kolen, aardgas en olie zijn vanaf dan niet meer nodig. De komende jaren maken we de reis van fossiele naar duurzame energie: de zogeheten energietransitie. Dit gaat ons lukken, maar alleen als we het samen doen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en de gemeente.

Dit Masterplan Energie Aalsmeer stippelt de route uit voor die reis naar de fossiel onafhankelijke en klimaatneutrale gemeente die we in 2050 willen zijn. Om deze route te volbrengen gaan we energie besparen en het resterende energiegebruik duurzaam invullen. Het Masterplan helpt ons in deze, behoorlijk uitdagende reis.

In Aalsmeer en Kudelstaart werken bewoners, organisaties, ondernemers en de gemeente al aan verduurzaming. Maar om in 2050 klimaatneutraal en fossiel onafhankelijk te zijn, is meer nodig. Daarom hebben inwoners, organisaties, bedrijven en gemeenten dit Masterplan Energie samen gemaakt. De oplossingen en acties in dit Masterplan zijn soms al heel concreet als we al weten wat we moeten doen. Soms zijn de acties algemener als we meer kennis en informatie nodig hebben, maar wel de richting weten.

Laten we vooral aan de slag gaan met de uitvoering en onderweg bijsturen. En met elkaar werken aan een toekomstbestendig Aalsmeer. Voor ons, onze kinderen en onze kleinkinderen. Dit Masterplan Energie voldoet aan nationale en internationale afspraken. Door de kracht van onze inwoners, bedrijven en instellingen te benutten, zorgen we ervoor dat het qua omvang en mogelijkheden ook past bij Aalsmeer en Kudelstaart.

De weg naar een klimaatneutrale gemeente is, net als bij elke reis naar een nieuwe bestemming, best onzeker. Veel dingen zijn nog nieuw en onbekend. Technologische ontwikkelingen en innovatie gaan snel en veel is van elkaar afhankelijk. Je zou dan kunnen stilstaan en afwachten. Maar in Aalsmeer kiezen we ervoor om de handen uit de mouwen te steken en aan de slag te gaan. Want alleen ga je sneller, maar samen komen we verder. Al lerende van elkaar komen we zo bij het einddoel van deze route.

De vliegwielgroep Masterplan Energie

Bob IJpelaar	Nieuwe Ondernemersvereniging Aalsmeer (NOA)
Jaap Overbeek	Werkgroep Aalsmeer Fossielvrij, Wijkoverleggen
Kees Buskermolen	Nieuw Aalsmeer
Monique Beernink	Participe Amstelland
Ronald van den Breevaart	Greenport Aalsmeer
Stefanie Miltenburg	Royal FloraHolland
Wim de Waard	Eigen Haard
Willem Kikkert	Gemeente Aalsmeer



Figuur 1 – De vliegwielgroep tijdens één van de werk-sessies met v.l.n.r. Willem Kikkert, Jaap Overbeek, Stefanie Miltenburg, Kees Buskermolen, Anke van der Veen (opgevolgd door Monique Beernink), Ronald van den Breevaart, Wim de Waard. Niet op de foto: Bob IJpelaar

Bericht vanuit de kinderraad:

"Volgens ons zijn twee dingen het allerbelangrijkste: ga zoveel mogelijk energie besparen en zorg ervoor dat de plannen voor iedereen duidelijk zijn. En we hebben nog een paar tips!

Maak zoveel mogelijk elektrisch. Meer zonnepanelen en elektrische auto's. Maak zonnepanelen of je huis isoleren verplicht. Het moet goed te doen zijn met simpele, maar ook effectieve dingen. Het moet ook betaalbaar zijn. Maak standaard lessen voor school over energie. Maak de prijzen van duurzame dingen lager, en de prijzen van niet-duurzame dingen (zoals gewone auto's) duurder. En zorg voor meer goede buslijnen zodat mensen niet alleen met de auto gaan.

Wij zijn 37, 38 en 39 jaar oud in 2050. Het gaat dus om onze toekomst. De ideeën moeten realistisch zijn maar ook goed op de lange termijn. En alle kleine beetjes helpen. Doe je stinkende best! Succes!"



Kinderraad schooljaar '23-'24.

1 Totstandkoming en doelstelling van het Masterplan Energie

In dit Masterplan Energie gaat het over zes thema's die goed passen bij Aalsmeer en Kudelstaart. De thema's zijn gekozen na interviews met verschillende vertegenwoordigers vanuit inwoners, bedrijven, maatschappelijke instellingen en de gemeente. Tijdens een co-creatieproces, dat in hoofdstuk 3 wordt beschreven, zijn onderstaande thema's verder ontwikkeld, aangepast en uitgewerkt.

- energie besparen;
- warmte en koude;
- klimaatneutrale bedrijfsterreinen;
- bewoners en ondernemers op weg;
- mobiliteit en logistiek;
- lokale opwek van elektriciteit.

Niet alle thema's zijn in de co-creatiesessies behandeld. Zo is er voor het lokaal opwekken van elektriciteit al een eerder proces geweest om tot een aantal zoekgebieden te komen.
Ook voor mobiliteit ligt er al een plan en een agenda waarbij de gemeente met partners de uitvoering ter hand neemt.

Verderop in dit Masterplan worden bovenstaande thema's ieder apart behandeld en wordt duidelijk hoe de deelnemers aan het co-creatieproces met deze thema's aan de slag zijn gegaan. Tijdens de co-creatiesessies is informatie opgehaald die direct is aangevuld met de kennis en ervaring van specialisten. Er zijn gezamenlijk uitwerkingsrichtingen en plannen bedacht om mee te kunnen werken. Er bleken onder de deelnemers veel ideeën te bestaan om het doel van een fossielonafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer en Kudelstaart in 2050 te realiseren.

De ontwikkeling van dit Masterplan Energie Aalsmeer is niet bij nul gestart. Er is al een solide basis van zowel nationaal als lokaal beleid waarop wordt voortgebouwd. Wetgeving, richtlijnen en stimuleringsmaatregelen op nationaal niveau geven richting aan hoe de uitstoot van broeikasgassen kan worden verminderd en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen kan worden afgebouwd.

Zo is in het Klimaatakkoord (in 2019 gesloten tussen bedrijven en (overheids-)organisaties in Nederland) is afgesproken dat gemeenten de regierol hebben bij het aardgasvrij maken van de gebouwde omgeving. Regie is maatwerk en komt tot stand in samenwerking met andere partijen. Wat effectief is, hangt af van de betrokken partners, de buurten en wijken, de inwoners en de financieel-technische mogelijkheden. De manier waarop de gemeente Aalsmeer haar regierol invult, zal gedurende het proces veranderen.

Door samen met belanghebbenden een route te schetsen zoals we doen in dit Masterplan Energie, door samen te leren en gezamenlijk bij te sturen, vinden de gemeente en haar partners de weg naar een fossielonafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer en Kudelstaart.

Veel partijen hebben meegewerkt en meegedacht aan dit Masterplan, waaronder ook leden van de gemeenteraad. De samenwerkingspartners en deelnemers hebben aangegeven dat zij het co-creatie proces waarderen. Het is een open en transparant proces op basis van gelijkwaardigheid. De intentie is om het co-creatieproces ook in de uitvoering voort te zetten, en het samen opgestelde Masterplan Energie met elkaar uit te voeren.

De doelstelling van het MPE volgt uit het landelijke en Europese doel: de gemeente Aalsmeer is in 2050 fossielonafhankelijk en klimaatneutraal.

Om te beoordelen of het MPE genoeg plannen bevat om dat doel te halen, zijn de thema's omgewerkt naar de sectoren van het Klimaatakkoord. De gemeente is namelijk verplicht om de voortgang van de energietransitie bij te houden en te monitoren. Dat monitoren gebeurt aan de hand van indicatoren die bij de sectoren van het Klimaatakkoord passen. De sectoren van het Klimaatakkoord zijn: gebouwde omgeving, mobiliteit, landbouw, elektriciteit en industrie.

Op basis van de emissie prognose (zie hoofdstuk 2) is ingeschat dat er een versnelling nodig is. Deze versnelling moet in 2030 starten. Dat betekent dat de ideeën van het Masterplan Energie dan moeten zijn uitgewerkt in projecten en klaarstaan voor uitvoering. In 2040 moet 80% van het doel gehaald zijn. De laatste tien jaar zijn nodig om de moeilijkste 20% van het doel te realiseren.

2 Wat weten we, wat doen we al en wat komt er op ons af?

2.1 Wat wordt er al gedaan?

De ontwikkeling van het Masterplan Energie voor de gemeente Aalsmeer is niet bij nul gestart. Er is al een solide basis van zowel nationaal, provinciaal en lokaal beleid waarop wordt voortgebouwd. Wetgeving, richtlijnen en stimuleringsmaatregelen op nationaal niveau geven richting aan hoe de uitstoot van broeikasgassen kan worden verminderd en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen kan worden afgebouwd. Op lokaal niveau wordt in Aalsmeer al veel gedaan om bij te dragen aan een duurzamere energievoorziening. Dit hoofdstuk beschrijft de basis waarop het Masterplan Energie voortbouwt. Ook wordt inzicht gegeven in de huidige emissievoetafdruk van de gemeente. Dit vormt de basis waarop het Masterplan Energie verder is opgebouwd. Door voort te bouwen op het werk dat al is verricht, kan gericht en doelbewust verder worden gewerkt aan een fossielonafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer.

Ondersteuningsaanpak samenleving door de gemeente

De gemeente werkt al lange tijd aan de verduurzamingsopgave. Voor bewoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers zijn al aanpakken voor isolatie, energiebesparing en verduurzaming, ook om energiearmoede tegen te gaan. Hierbij wordt onder andere samengewerkt met de woningcorporatie en de huurdersvereniging. Voor informatie en begeleiding kunnen inwoners terecht bij een aantal loketten.

Daarnaast werken we ook aan een robuuste en toekomst vaste elektriciteitsvoorziening, het stimuleren van energie-opwek, en verkennen we de mogelijkheden van collectieve warmte.

Tabel 1 – Overzicht van de activiteiten die de gemeente al uitvoert

Activiteit	Wat is het?
De Lokale Aanpak Isolatie (LAI)	De lokale aanpak isolatie Aalsmeer richt zich op het stimuleren en ontzorgen van woningeigenaren bij het isoleren van woningen met een slecht energielabel (DEFG) en gemiddeld lage WOZ. Daarbij is er in het bijzonder aandacht voor het ontzorgen en begeleiden van minima met een slecht geïsoleerde koopwoning. Deelnemers krijgen een korting op uitgevoerde maatregelen boven op de landelijke subsidies. En ontvangen desgewenst ondersteuning bij het aanvragen van subsidies.
De aanpak energiearmoede	De energiearmoede aanpak richt zich via verschillende activiteiten op het tegengaan van energiearmoede. Denk aan energiefixers die kleine maatregelen aanbrengen en tips geven om in huis energie te besparen of de energiecoaches (vrijwilligers) die inwoners helpen energie te besparen.

Prestatieafspraken corporatie	Afspraken uit de prestatieafspraken voor het verduurzamen van de sociale woningbouw: ● Deelname aan de Vliegwielgroep Masterplan Energie. ● Grote renovaties naar Label B. ● Planmatig onderhoud, renovatie van mutatiewoningen, grote renovaties en volgens de SaVe (Samen Verduurzamen) aanpak. E, F en G sneller energetisch te verbeteren. Bij complexmatig onderhoud en aardgasvrij ready maken woningen worden ook C en D meegenomen ● Bij het uitvoeren van planmatig onderhoud en het muteren van een woning, wordt waar het kan verduurzaamd. ● Complexgewijze aanpak Zonnepanelenproject. ● Waar mogelijk duurzame materialen als onderdeel van circulair bouwen. ● Gedrag en communicatie.
Het Servicepunt Energieadvies Aalsmeer	Het Servicepunt Energieadvies Aalsmeer ondersteunt initiatieven, collectieven, maatschappelijk vastgoed, VvE's, etc met energieadvies en procesbegeleiding bij verduurzamingsprojecten.
Het Regionaal Energieloket (REL)	In samenwerking met het REL ondersteunt en ontzorgt de gemeente Aalsmeer woningeigenaren bij het verduurzamen van woningen door het aanbieden van een energieloket, helpdesk, advies en groepsaankopen.
Verzwaren van het lokale elektriciteitsnet met Buurtaanpak LS/MS-net	In samenwerking met Liander wordt gewerkt aan het verzwaren van het lokale elektriciteitsnet door middel van het plaatsen van trafohuisjes in verschillende buurten van Aalsmeer. De eerste buurtrealisatieplannen zijn inmiddels gereed (Hornmeer) of bijna afgerond (Stommeer en Centrum).
Onderzoeken van lokale opwekmogelijkheden met de Regionale Energie Strategie (RES)	Het onderzoeken van lokale opwekmogelijkheden voor duurzame energie; voorbereiding plan van aanpak zon op grote daken en op parkeerplaatsen, uitwerken zoekgebieden (na duidelijkheid gebieds- en omgevingsvisies).
Voorbereiden van een robuuste, adaptieve en betaalbare elektriciteits-infrastructuur Taskforce Energie Infra	In samenwerking met provincie, gemeenten, netbeheerders en andere partijen wordt gewerkt aan een robuuste, adaptieve en betaalbare elektriciteitsinfrastructuur.
Voorbereiden collectieve warmte	Via de Taskforce Energietransitie Greenport Aalsmeer werken we aan het onderzoeken van de mogelijkheden van collectieve warmte. Denk aan randvoorwaarden, governance, bronnen en infra, etc. Dit doen we in samenwerking met overheden en markt.

Aalsmeerse initiatieven

De gemeente Aalsmeer kent een groot aantal ondernemers en ondernemende bewoners. Mede hierdoor zijn er verschillende initiatieven die als inspiratie of goed voorbeeld kunnen dienen voor het Masterplan Energie.

Samen stroom delen: Wilgenstroom

Energiecoöperatie Wilgenstroom is opgericht door de bewoners van de Wilgenlaan in Aalsmeer. De bewoners wilden graag zonne-energie opwekken zonder het beschermde dorpsgezicht van de straat aan te tasten. Daarom delen zeventien bewoners van de Wilgenlaan nu stroom afkomstig van 324 zonnepanelen, gelegd op het dak van het bedrijfs-pand Multi Suplies. Ap Eigenhuis, de voorzitter van de energiecoöperatie, zegt dat het initiatief niet alleen belangrijk is voor CO2-reductie, het draagt ook bij aan saamhorigheid in de buurt, en maakt de energietransitie tastbaar voor Aalsmeerders en Kudelstaarters.

Uniek: slimme uitwisseling van warmte en koude in Hornmeer

Warmte in ruil voor koude. Met een behoorlijke energiebesparing als resultaat. Vijf lokale partijen in Aalsmeer sloegen de handen ineen voor Energy Hub Aalsmeer. Samen met de gemeente Aalsmeer werkten ze in vier jaar toe naar realisatie. Daarbij levert NorthC Datacenters zijn (rest)warmte van de vestiging Aalsmeer aan kindcentrum Triade, Sportcentrum De Waterlelie en Fertiplant, exporteur van potplanten. In ruil voor die warmte, krijgt NorthC koude terug om zijn datazalen te koelen. Een slimme samenwerking met een duurzaam resultaat. Want de CO2-reductie staat gelijk aan de CO2-uitstoot van zo'n 74 huishoudens. Op dit moment wordt uitbreiding van de energie-uitwisseling onderzocht. Dit is een samenwerking tussen NorthC, Greenport Aalsmeer en Royal Flora Holland.

Ondernemende vrijwilligers: energiecoaches geven gratis energieadvies

Vanaf 2022 vrijwillige energiecoaches actief om bewoners op verzoek kunnen helpen met energie besparen. Alle inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart kunnen – gratis – een bespaargesprek aanvragen en krijgen zo inzicht in hun energiekosten en -verbruik. Een bespaargesprek begint met het goed bekijken van de energierekening: wat staat daar eigenlijk allemaal in? Daarna kijkt de coach samen met de bewoner hoe die kan besparen. Dat kan bijvoorbeeld door dingen in huis net even anders te doen. Denk aan het zo zuinig mogelijk gebruiken van apparaten als de was- of afwasmachine. Zo helpen de energiecoaches Aalsmeerders met concrete tips om energie en geld te besparen. Inmiddels zijn er honderden bespaargesprekken geweest! (Ook zetten we Energiefixers in, die op afspraak aan huis advies geven en gratis kleine maatregelen installeren en uitvoeren. Denk aan CV ketels afstellen, radiatorfolie, ledlampen, waterbesparende douchekoppen, etc)

Lokale, regionale en provinciale beleidskaders

Op provinciaal-, bovengemeentelijk- of gemeentelijk niveau worden beleid, visies en plannen gemaakt die relevant zijn voor het Masterplan Energie. Een overzicht hiervan staat in bijlage A. Veel heeft betrekking op Energie-Infrastructuur en energiebronnen. We werken hierin met samen met vele partners zoals provincie Noord-Holland, Energieregio Noord Holland Zuid, Netbeheerders, de tuinbouwsector waaronder Greenport Aalsmeer en omliggende gemeenten zoals Haarlemmermeer, Uithoorn en Amstelveen.

Nationale beleidskaders

In de Klimaatwet is vastgelegd dat Nederland in 2030 49% minder broeikasgassen moet uitstoten en in 2050 95% minder ten opzichte van 1990. Andere broeikasgassen dan CO2 worden daarbij teruggerekend naar CO2-equivalenten. In het Nederlandse Klimaatakkoord is met de maatschappelijke partijen die aan het overleg deelnamen afgesproken hoe die doelstellingen bereikt kunnen worden. Met het aannemen van de Green Deal in Europa, gaan de lidstaten akkoord met het verhogen van de ambitie naar reductie broeikasgassen met 55% in 2030 en klimaatneutraal in 2050.

Nationaal beleid is een belangrijk kader voor de energietransitie in Aalsmeer. Bijlage A bevat een overzicht van nationale beleidskaders die relevant zijn voor het Masterplan Energie.

2.2 Waar staat Aalsmeer nu?

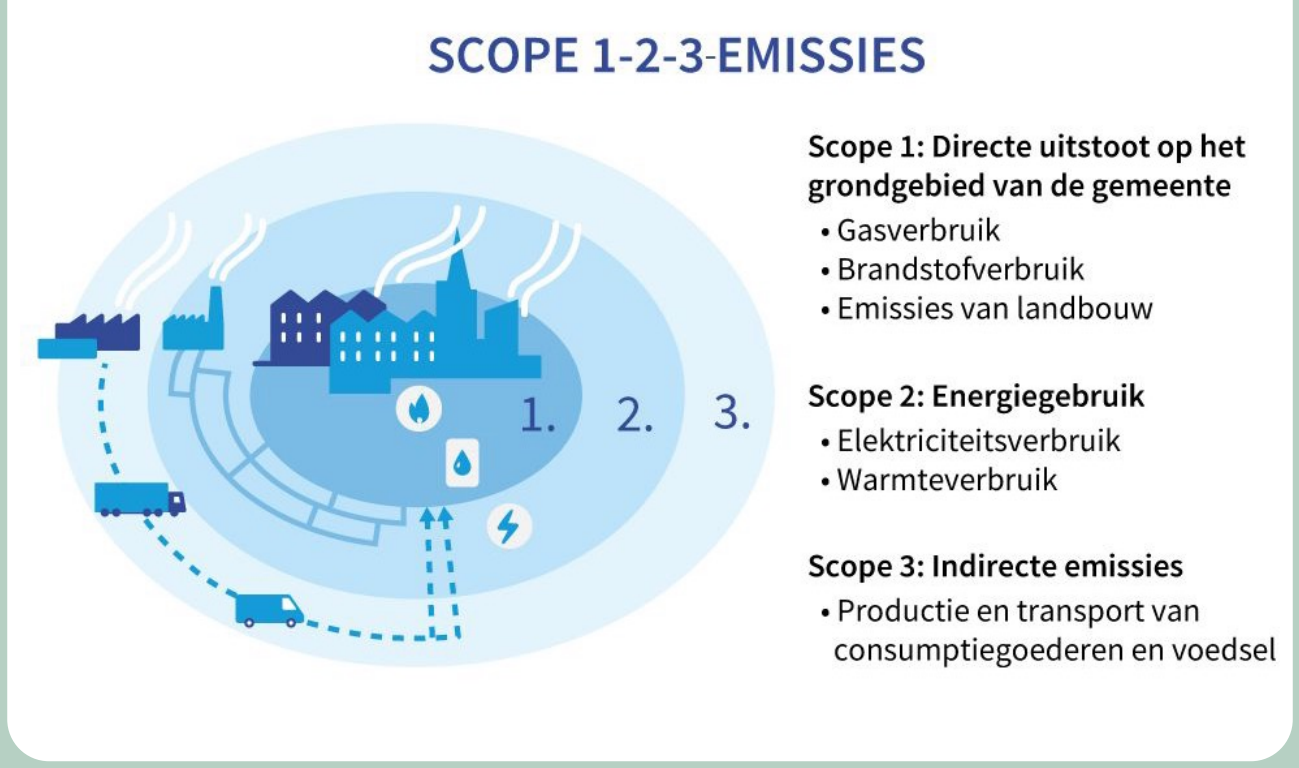
Toelichting op emissies van energieverbruik in Aalsmeer

Het Masterplan Energie gaat onder andere over de emissies als gevolg van energieverbruik. Er wordt onderscheid gemaakt in drie scopes van emissies (zie Figuur 2).

- Scope 1-emissies zijn directe emissies op het grondgebied van de gemeente, bijvoorbeeld emissies door gasverbruik in een woning, of benzinegebruik in een auto.
- Scope 2-emissies zijn emissies van energieverbruik, waarvan de emissies niet op het grondgebied van de gemeente plaatsvinden. Bijvoorbeeld emissies van elektriciteit die in Aalsmeer gebruikt wordt, maar ergens anders is opgewekt.
- Scope 3-emissies zijn indirecte emissies. Dit zijn emissies van activiteiten binnen de gemeente, die emissies veroorzaken buiten de gemeente. Denk bijvoorbeeld aan de productie en het transport van spullen of voedsel dat wel in de gemeente wordt geconsumeerd, maar elders wordt geproduceerd.

In het Masterplan Energie worden alleen de Scope 1- en 2-emissies beschouwd. Hiermee wordt aangesloten bij het Klimaatakkoord en de nationale doelstellingen voor CO2-reductie die gaan over de Scope 1- en 2-emissies. De Scope 3-emissies (emissies van elders geproduceerde producten en transport) hebben een belangrijke klimaatimpact, maar worden in de monitoring van broeikasgasemissies meestal buiten beschouwing gelaten, onder andere omdat de gemeente daar weinig invloed op heeft, het lastig te monitoren is en omdat de Scope 3-emissies ook reduceren als ergens anders de Scope 1- en 2-emissies reduceren.

Figuur 2 – Scope 1-, 2- en 3-emissies



CO2 én overige broeikasgassen

In het Masterplan Energie gaat het over broeikasgasemissies, dus zowel CO2-emissies als emissies van overige broeikasgassen. Het gaat hierbij om emissies gerelateerd aan energiegebruik en directe emissies naar de lucht binnen de gemeentegrens. De overige broeikasgassen, zoals lachgas (N2O), methaan (CH4) en fluorhoudende gassen (F-gassen), zijn omgerekend naar CO2-equivalenten met de zogenoemde Global Warming Potentials (GWP).

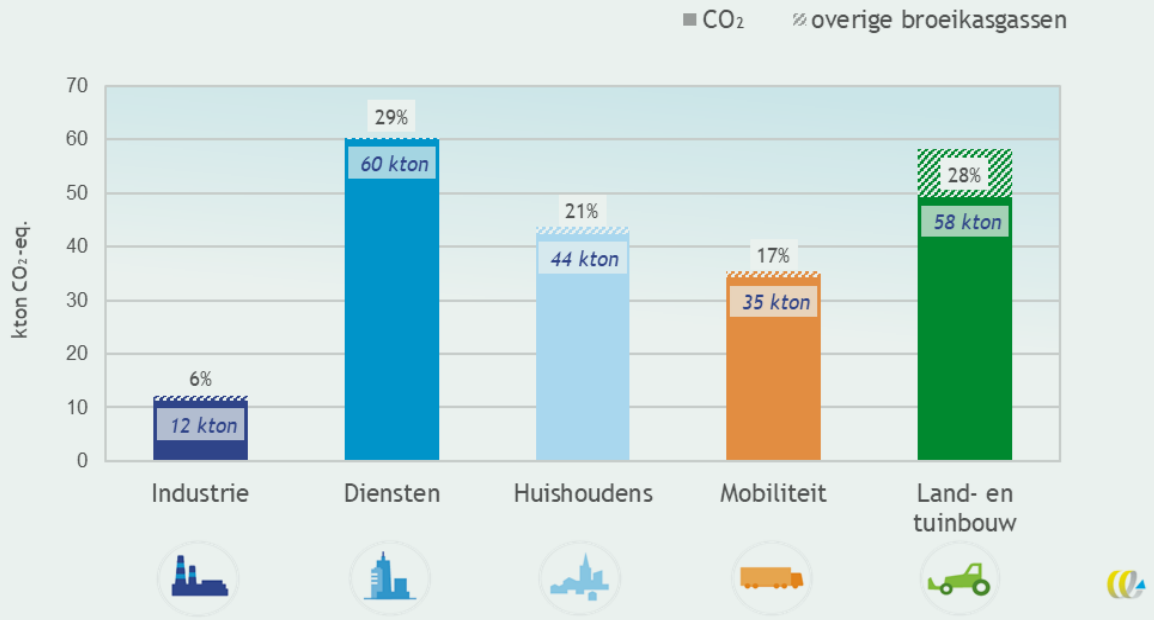
Door te kijken naar de huidige emissievoetafdruk van de gemeente, kan een goed beeld worden gekregen van waar de gemeente Aalsmeer nu staat. Daar waar nu de meeste uitstoot plaatsvindt, kan de grootste winst behaald worden.

Er is inzicht gegeven in de huidige broeikasgasemissies in de gemeente op basis van openbare data uit de (Rijksoverheid, 2024b) . De belangrijkste broeikasgassen zijn koolstofdioxide (CO2), methaan (CH4) en lachgas (N2O). Methaan en lachgas worden overige broeikasgassen genoemd en zijn omgerekend naar CO2-equivalenten. De emissies worden getoond voor het jaar 2021, omdat dit de meest recente gegevens zijn op het moment van schrijven.

De belangrijkste gegevens over de broeikasgasemissies zijn beschreven in dit hoofdstuk. In Bijlage C zijn de resultaten in meer detail weergegeven.

In 2021 waren de totale emissies 210 kton CO2-eq. Figuur 2 laat de emissies per hoofdsector zien. Daaruit blijkt dat de sectoren diensten en landbouw de grootste uitstoot hebben, gevolgd door huishoudens, mobiliteit en de emissies uit industrie hebben een klein aandeel in het totaal in Aalsmeer. Dit komt overeen met het beeld van Aalsmeer als een gemeente met veel glastuinbouw, de bloemenveiling (Royal FloraHolland) en veel bedrijvigheid hieromheen.

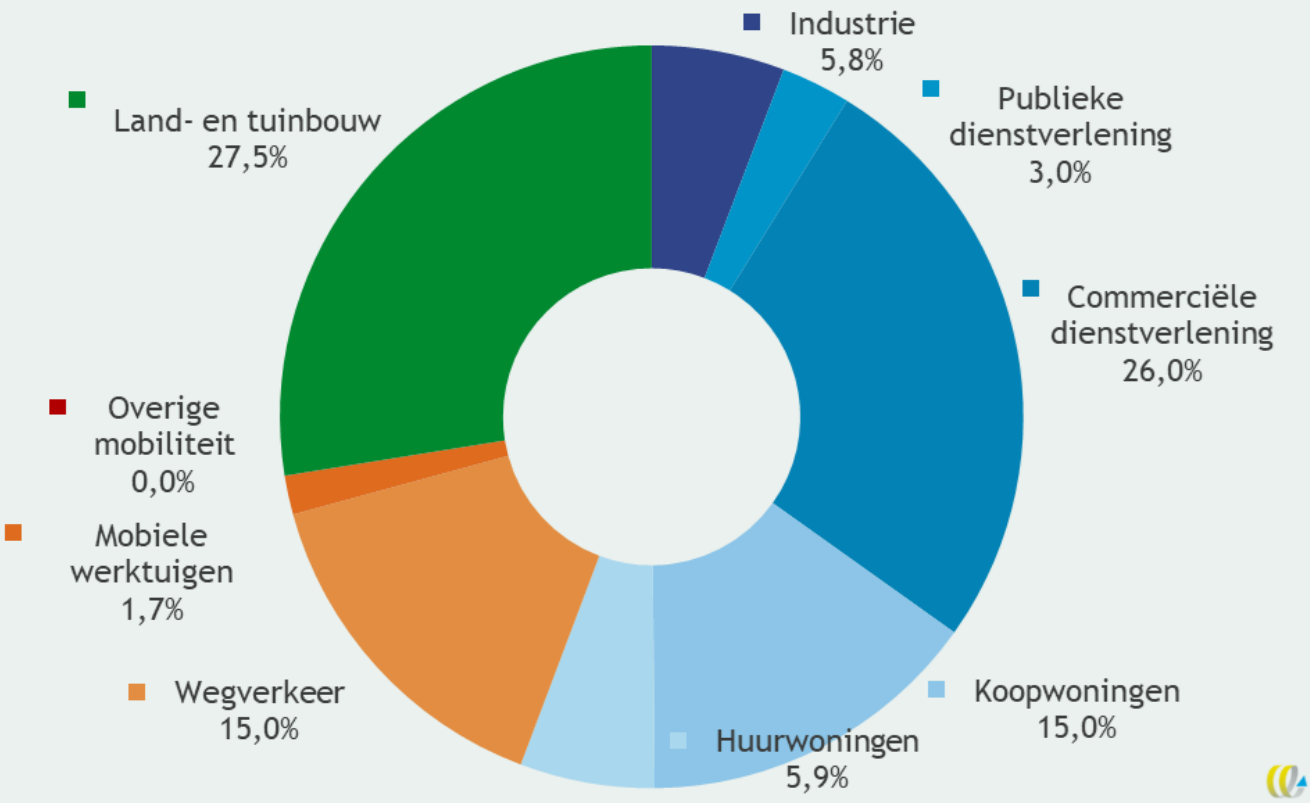
Figuur 2 – Broeikasgasemissies in Aalsmeer in 2021 per hoofdsector met onderscheid tussen CO2-emissies en overige broeikasgassen



1 De emissies in de klimaatmonitor zijn niet volledig, er is een inschatting gedaan voor de missende data. Het kan zijn dat in de toekomst nieuwe inzichten ontstaan, waardoor de inschattingen bijgesteld moeten worden.

In Figuur 3 zijn de emissies verder uitgesplitst. Hier valt vooral op dat van de sector diensten, de meeste uitstoot afkomstig is uit de commerciële dienstverlening. Onder commerciële dienstverlening vallen onder andere emissies van datacenters en distributiecentra.

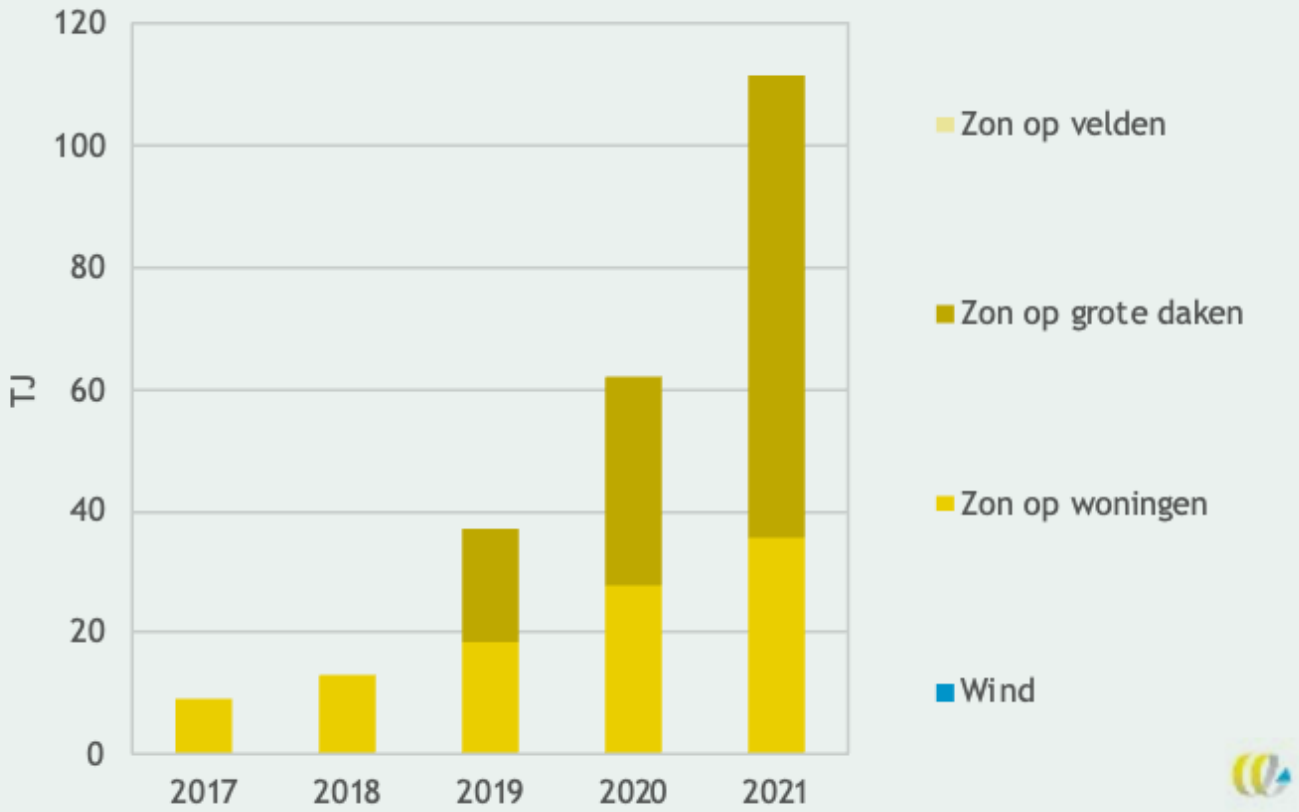
Figuur 4 – Broeikasgasemissies in Aalsmeer in 2021 per subsector



Hernieuwbare opwek

Figuur 4 geeft de hernieuwbare elektriciteitsopwek in de gemeente Aalsmeer weer. Alle opwek vindt plaats op daken, zowel op daken van woningen als op grotere daken van bijvoorbeeld een bedrijfspand. In 2021 werd 112 TJ (31 GWh) elektriciteit opgewekt, dat is 14% van het totale elektriciteitsgebruik in de gemeente, dat was namelijk 800 TJ

Figuur 4 – Hernieuwbare opwek in de gemeente Aalsmeer[2]



De RES-regio Noord-Holland Zuid, waar de gemeente Aalsmeer bij hoort, heeft de ambitie om 2,7 TWh opwek van duurzame elektriciteit op land te realiseren voor 2030. Hiervan is 0,7 TWh al gerealiseerd. De gemeente Aalsmeer ligt in de deelregio Amstelland. Voor deze deelregio is voorzien dat zij 376 GWh bijdraagt aan de doelstelling van de RES-regio (Noord Hollandse Energie Regio, 2022). Er zijn nog geen doelstellingen geformuleerd op gemeenteniveau.

CE Delft adviseert de gemeente aan om een doel te formuleren voor de opwek in de jaren 2030, 2040 en 2050. Het formuleren van een doelstelling op gemeenteniveau zorgt voor een duidelijke richting en geeft de mogelijkheid te monitoren of het doel in zicht is. Een doel kan geformuleerd worden als een totale hoeveelheid, opwek of als een percentage van de hoeveelheid elektriciteit die gebruikt wordt.

2 De opwek is weergegeven in TJ, dit is berekend op basis van het opgestelde vermogen en het gemiddelde aantal vollasturen per jaar.

2.3 Wat komt er op Aalsmeer af?

Prognose emissies in 2030 en 2050

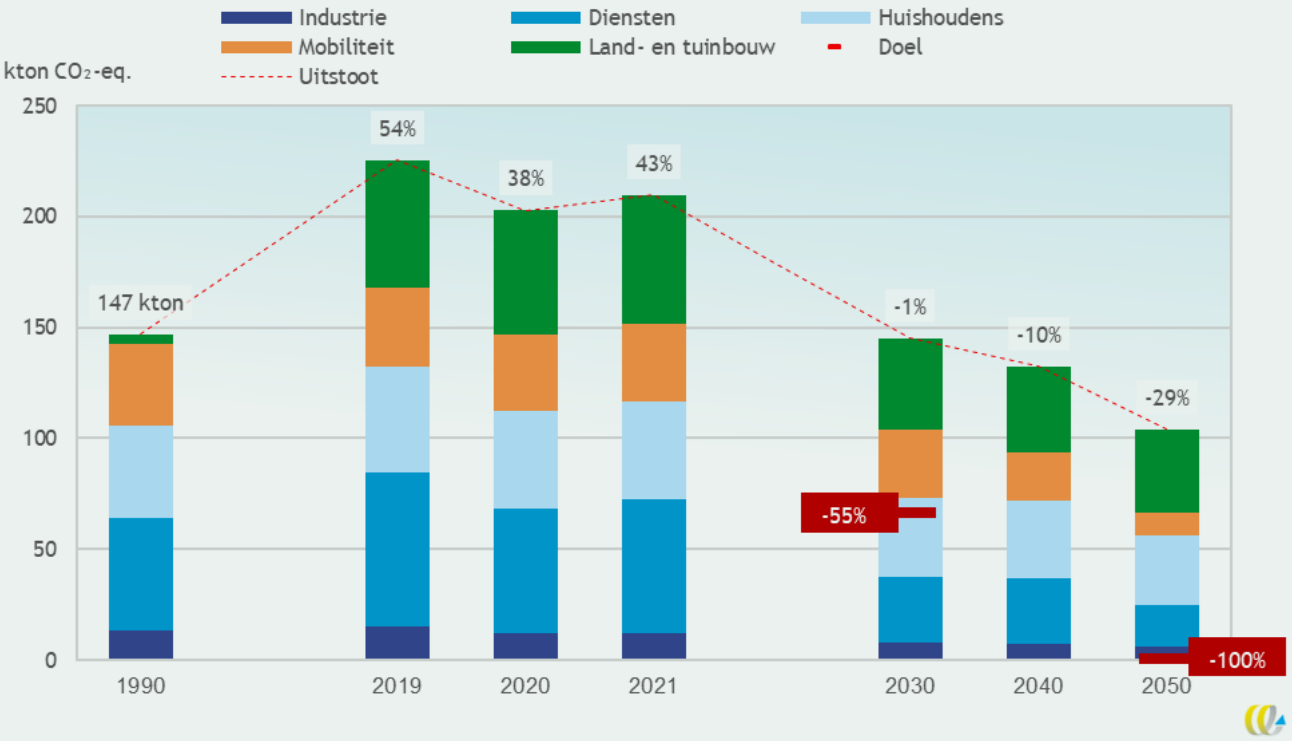
Naast de huidige emissievoetafdruk van de gemeente, is ook in beeld gebracht hoe de voetafdruk zich de komende jaren naar verwachting ontwikkelt. Landelijk vastgesteld en voorgenomen beleid is vertaald naar de Aalsmeerse context. Vervolgens is een inschatting gedaan van het effect van het beleid op de broeikasgasemissies. De basis hier¬voor is de Klimaat en Energieverkenning (KEV), een studie op nationaal niveau naar het effect van klimaatbeleid. Het landelijk beleid waarvoor het effect in beeld is gebracht is:

- daling emissiefactor elektriciteit;
- energiebesparingsplicht;
- label C-verplichting kantoren;
- nationale subsidies elektrisch rijden;
- Europese voertuignormeringen;
- Zero-Emissie(ZE)-zones[3].

Figuur 5 laat zien hoe de emissies in de gemeente Aalsmeer zich ontwikkelen als gevolg van landelijk beleid. Een duidelijk dalende trend is te zien, echter is dit niet voldoende om de doelstellingen van de gemeente Aalsmeer of de landelijke doelstellingen (55% reductie in 2030 en 100% reductie in 2050) te halen. De figuur laat zien dat in 2050 nog 104 kton CO2-eq. uitgestoten worden. Er moet dus aanvullend op het bestaande beleid nog 104 kton extra broeikasgasemissies gereduceerd worden. Figuur 7 laat zien hoe de resterende emissies in 2050 verdeeld zijn over de sectoren.

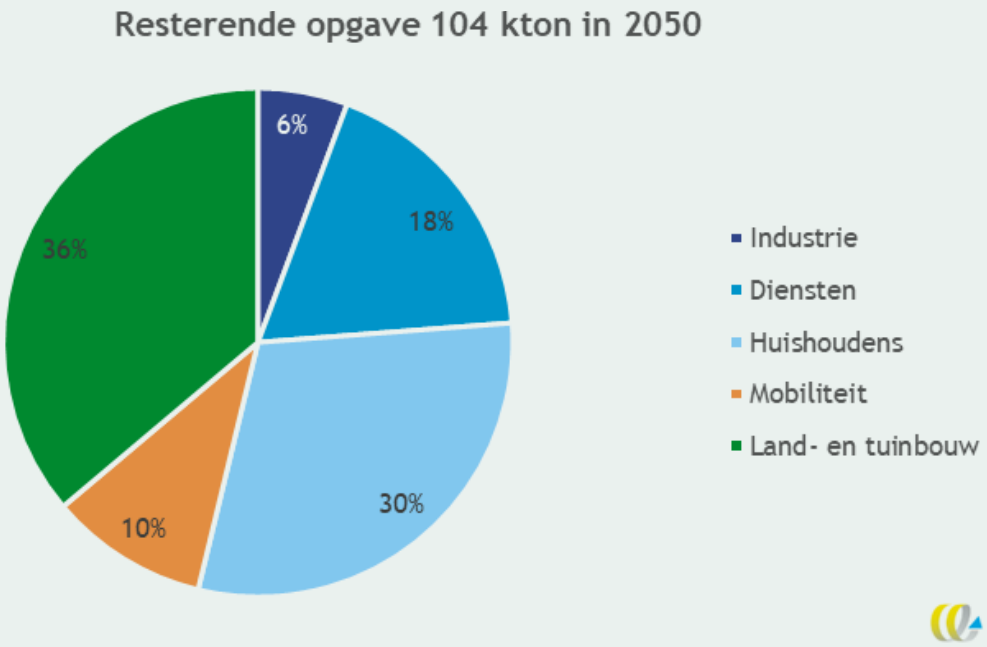
In het MPE ligt de focus op het ontwikkelen van plannen, projecten en ideeën om de resterende 104 kton CO2-eq. te reduceren. Het is belangrijk te beseffen dat ook de verwachte emissiereductie tot 2030 en 2050 niet vanzelf gebeurt. Voor deze emissiereductie bestaan wel al plannen, maar deze moeten nog wel uitgevoerd worden.

Figuur 5 – Emissies in 1990, 2019 2020 en 2021 en de verwachte emissies in 2030, 2040 en 2050 op basis van landelijke trends



3 Voor Aalsmeer is het effect van ZE-zones in de omgeving van Aalsmeer in kaart gebracht. De ZE-zone in Amsterdam heeft ook een effect op het verkeer dat in Aalsmeer rijdt.

Figuur 6 – Verdeling van de resterende emissies in 2050 op basis van landelijke trends

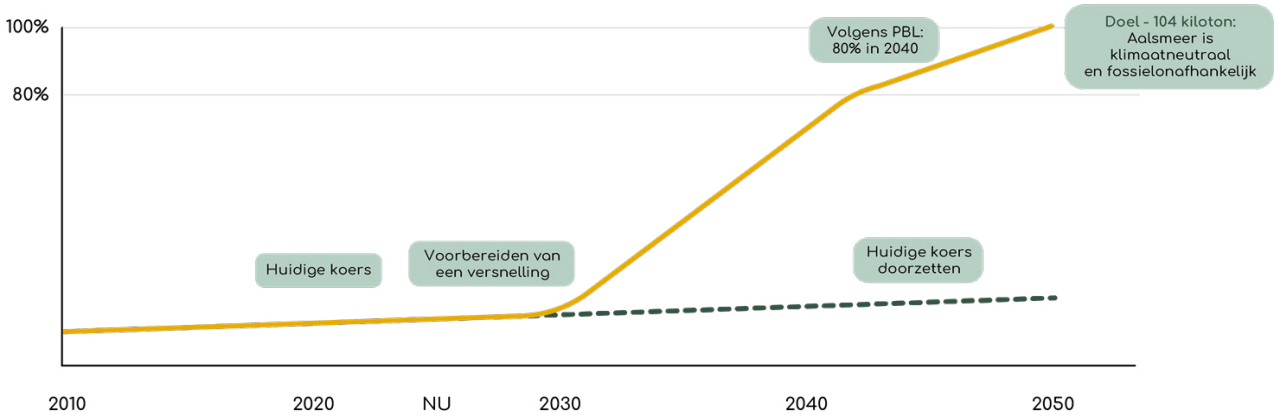


2.4 Versnelling nodig om doel te bereiken

Figuur 7 geeft een indicatie voor hoe de tijdlijn eruit kan zien voor Aalsmeer om in 2050 klimaatneutraal en fossielonafhankelijk te zijn. In 2050 moet 100% van de opgave voltooid zijn. Om dat te halen, zou in 2040 al 80% voltooid moeten zijn, zodat er nog 10 jaar is om de 'moeilijkste' 20% van de emissies te reduceren (NOS, 2024). Tussen nu en 2040 moet er dus een flinke versnelling in emissiereductie plaatsvinden. Tussen nu en 2030 zal dat voor een groot deel uit het voorbereiden van deze versnelling bestaan; het maken van plannen en ideeën en het voorbereiden van de uitvoering hiervan. Vanaf 2030 moeten de plannen daadwerkelijk gerealiseerd worden, zodat de CO2-eq.-emissies gereduceerd worden. Hieruit kunnen de volgende tussendoelen worden afgeleid:

- 2030 alle projecten zijn gereed voor de uitvoering;
- 2040 80% van de reductie behaald;
- 2050: 100% van de reductie is behaald.

Figuur 7 – Indicatieve tijdlijn voor een klimaatneutraal en fossielonafhankelijk Aalsmeer



Bronvermelding: Illustratie uit werkatelier 1 van het Masterplan Energie.

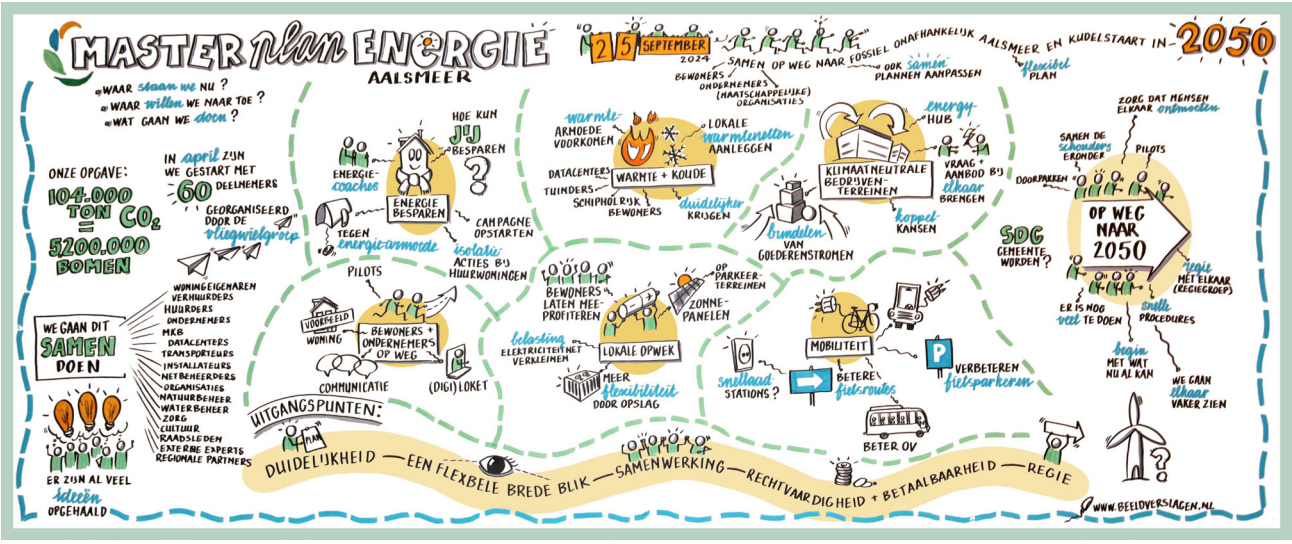
3 Co-creatieproces om tot het Masterplan te komen

Het plan van aanpak voor het Masterplan Energie (MPE) is op 8 juni 2023 door de gemeente-raad van Aalsmeer vastgesteld. In het plan van aanpak staat beschreven dat Aalsmeer het MPE niet in kleine kring zal ontwikkelen maar dat deze het resultaat moet zijn van een proces van co-creatie met inwoners, bedrijven en organisaties.

Dat is niet voor niets: de energietransitie is ingrijpend en kan alleen slagen als alle betrokken partijen de schouders eronder willen zetten. Door de lokale samenleving invloed te geven op het proces en de plannen voor de energietransitie, wordt bevorderd dat deze aansluiten bij de situatie, belangen en mogelijkheden van alle betrokkenen.

Dit document, het MPE, is in deze aanpak niet het eindpunt van het proces, maar een stap in een reis, waarbij steeds meer mensen en organisaties kunnen aanhaken. Het MPE geeft richting en houvast, en maakt de verandering zo concreet mogelijk, met nadrukkelijke focus op uitvoerbaarheid en uitvoering. Maar de weg is lang, en daarom is het een levend en dynamisch document, dat gaandeweg kan worden bijgesteld als veranderende omstandigheden of inzichten daarom vragen.

Figuur 8 – Procestekening 'Op weg naar een fossiel onafhankelijk Aalsmeer', Kaap Z, uit het plan van aanpak zoals vastgesteld door de raad op 4 april 2023



Bronvermelding: (Gemeente Aalsmeer, 2023).

3.1 Uitgangspunten in de aanpak

Het Masterplan is de plek waarin de stappen en plannen in de energietransitie van Aalsmeer op weg naar 2050 samenkomen. De weg naar een fossielonafhankelijk Aalsmeer is lastig en vol onzekerheden en daarmee een uitdaging. Met het Masterplan worden alle organisaties en mensen die betrokken zijn bij de energietransitie zo veel mogelijk overzicht en houvast geboden op weg naar dat doel. Het vormt het kader voor de inzet van de gemeente en alle andere betrokkenen de komende jaren. Het proces om het Masterplan te maken vond plaats tussen februari en oktober 2024. Hieronder worden de uitgangspunten bij de aanpak toegelicht.

Intensief aan de slag met betrokken kerngroep

Het gezamenlijk maken van een gedegen plan lukt niet met een paar losse bijeenkomsten met wisselende deelnemers. Daarom is gekozen voor een intensief proces van samenwerking met een kerngroep van vertegenwoordigers van de Aalsmeerse gemeenschap. Deelnemers vanuit zoveel mogelijk achtergronden en perspectieven is gevraagd om zich voor meerdere bijeenkomsten tegelijk aan te melden. Zo een vijfentachtig mensen hebben tussen april en oktober 2024 verdeeld over een viertal sessies meerdere dagdelen aan de invulling van het plan gewerkt. Met deze kerngroep als basis werd de groep die betrokken is bij het MPE gaandeweg de reis steeds verder verbreed.

Figuur 9 – Impressie van de sessies voor het Masterplan Energie Aalsmeer











Focus: waarmee wordt het verschil gemaakt?

De energietransitie bestrijkt heel veel onderwerpen en veel organisaties en inwoners zijn al op allerlei manieren met de transitie aan de slag. Daarnaast gebeurt er in de regio, de provincie en landelijk ook veel. Maar het is nog niet genoeg. Om plannen te maken die bijdragen aan de benodigde versnelling is een duidelijke focus nodig: er moet worden vastgelegd waar in Aalsmeer het verschil mee kan worden gemaakt, bovenop dat wat al gebeurt. Dat betekent dat gedurende het proces inzichtelijk moest worden gemaakt wat er al in Aalsmeer loopt dat bijdraagt aan het fossielonafhankelijk en klimaatneutraal maken van de gemeente en wat er door landelijk beleid gaat veranderen. Zo werd duidelijk welke extra stappen moeten worden gezet. Daarbij zijn steeds drie vragen voor ogen gehouden bij de ideeën die werden aangedragen: 1) 'Wat heeft de meeste impact op de CO2-uitstoot van Aalsmeer?' 2) 'Waar willen mensen hun schouders onder zetten (enthousiasme)?', en 3) 'Wat is juridisch, technisch en economisch haalbaar?'.

Samenhang en het grotere geheel: systeemsessies

Kenmerk van het proces is dat de deelnemers zelf konden kiezen met welke onderwerpen ze aan de slag wilden gaan. Om de samenhang tussen de verschillende onderwerpen te bewaken, zijn gedurende het proces energiesysteemsessies georganiseerd, met professionals van bijvoorbeeld netbeheerders, installatiebedrijven en overheden die vanuit hun achtergrond op systeemniveau naar het vraagstuk kijken. Deze groep keek ook naar wat buiten de gemeentegrenzen gebeurt - in buurgemeenten, op provinciaal en landelijk niveau - en welke toekomstige ontwikkelingen voor de energietransitie van belang zijn. Ze gaven hun inzichten mee als voeding voor en aandachtspunten bij de inbreng van de Aalsmeerse deelnemers.

Expertinbreng gedurende het proces

Het maken van plannen voor de energietransitie roept vanzelfsprekend inhoudelijke vragen op; veel is onzeker en veel onderwerpen hebben een technische component. Om die reden was voorzien in een continue inhoudelijke ondersteuning vanuit CE Delft, waarin de kerngroep van deelnemers met vragen kon terugvallen op de kennis van experts. Ideeën werden door de experts verder uitgewerkt. De impact, effectiviteit en haalbaarheid van de ingebrachte ideeën werd tussentijds doorgerekend en getoetst om samen koers te kunnen houden.

3.2 Deelnemers aan het proces en organisatie

Aan de sessies in het proces deden 129 unieke deelnemers mee met een breed spectrum aan perspectieven en achtergronden: leden van de gemeenteraad, Klimaattechniek de Niet BV, Floriway Transport B.V., AA, KOA, Eveleens Makelaars, ambtenaren gemeente Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn, welzijnsorganisatie Participe, Koninklijke de Vries Scheepsbouw, Energie Aalsmeer, Belangen ouderen Aalsmeer, Bestuur VvE Geraniumstraat, Aalsmeer Fossielvrij, Nieuw Ondernemend Aalsmeer, stichting Nieuw Aalsmeer, Glastuinbouw Nederland, Royal FloraHolland, Kunstploeg Aalsmeer, een installateur, Compleet Duurzaam, Winkeliersvereniging Aalsmeer Centrum, DC Systems, Energie Samen Noord-Holland, Kernteam Fairtrade gemeente Aalsmeer, Compleet Duurzaam, Huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart, de Klimaatburgemeester, de kerken, Liander, provincie Noord-Holland, Waternet, Greenport Aalsmeer, Stedin, woningbouwvereniging Eigen Haard en van Vliet containers.

De vliegwielgroep organiseerde het co-creatieproces op basis van het door de raad geaccordeerde Plan van aanpak. De groep bestaat uit acht personen die verschillende perspectieven op de energietransitie vertegenwoordigen en die toegang hebben tot relevante netwerken in Aalsmeer. De vliegwielgroep bestaat uit personen die in staat en bereid zijn hun organisatie te binden aan de uitkomst van het MPE en uit personen die het belang van inwoners en ondernemers weten te duiden.

Het projectteam ondersteunde de vliegwielgroep in haar werkzaamheden. Ze hebben samen de startconferentie, systeemsessies, de werkateliers en het transitiecafé voorbereid. Het projectteam werkte de resultaten uit en bestond uit medewerkers van de gemeente, onderzoeks- en adviesbureau CE Delft en procesbegeleiders Mannen met Plannen.

Een groep systeemspecialisten met onder andere netbeheerders, vertegenwoordigers van buurgemeenten, provincie en regio dacht in twee aparte systeemsessies mee over de samenhang tussen de oplossingsrichtingen, en met een blik op het grotere geheel, denkend vanuit het integrale energiesysteem voor Aalsmeer en de regio.

3.3 Stappen en overzicht bijeenkomsten

In de procestekening in bovenstaande figuur staan de verschillende stappen en bijeen-komsten op een rij. Op de startconferentie in april werden de klokken gelijk gezet en zijn gezamenlijk de thema's voor het vervolg vastgesteld. De kern van het co-creatieproces vond plaats in twee rondes werk-ateliers van ruim vier uur. Daarin werd gekomen tot de belangrijkste oplossingsrichtingen. Die werden zoveel mogelijk uitgewerkt in concrete oplossingen. Met twee systeemsessies werd een blik gehouden op het grotere geheel en de samenhang tussen de thema's. Na de zomer volgde een transitiecafé, waarin de eerste versie van het MPE Aalsmeer werd voorgelegd aan een bredere groep.

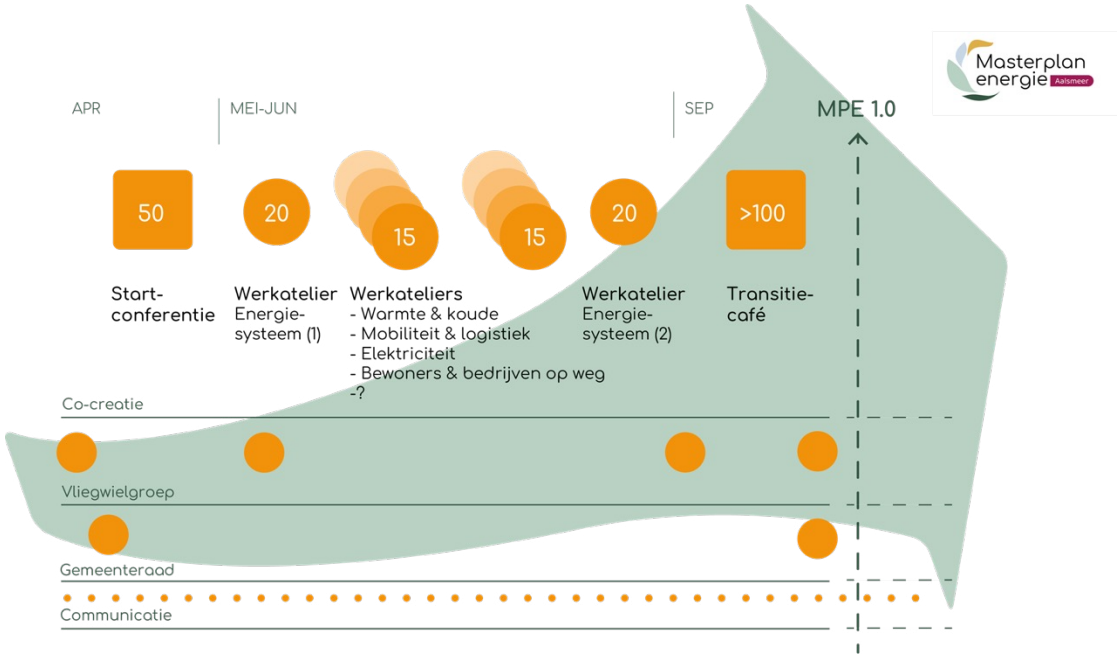
Ter voorbereiding op de startconferentie zijn interviews gehouden met woningbouw-vereniging Eigen Haard en Huurdersvereniging Aalsmeer en Kudelstaart (HAK), biologisch sierteeltbedrijf GreenBalanz, Royal FloraHolland, bewoners-initiatief Wilgenstroom, Bakkerij Borgesius, Data-center NorthC, gemeente Uithoorn, DC Systems en Parkmanagement Greenpark. Uit deze interviews ontstonden de eerste thema's waarmee aan de werkateliers is begonnen:

- thema warmte en koude;
- thema mobiliteit en logistiek;
- thema elektriciteit;
- thema bewoners en bedrijven op weg.

Tijdens de startconferentie zijn wensbeelden opgehaald, vond het gesprek plaats over wat de opgave voor Aalsmeer precies is en zijn de eerste thema's getoetst en aangevuld.
Tijdens de startconferentie is door deelnemers nadrukkelijk aandacht gevraagd voor energie-besparing als onderwerp.
In de eerste energiesysteemsessies zijn aandachts-punten voor de werkateliers opgehaald, waarbij met name netcongestie en zorgvuldige fasering nadrukkelijk op de agenda zijn gezet.
Met deze thema's, eerste aanvullingen en ideeën is in twee ronden werkateliers aan de slag gegaan, waarbij de experts zorgden voor de inhoudelijke verdieping en het doorrekenen van de mogelijke impact. Uiteindelijk zijn de volgende thema's uitgewerkt in het MPE:

- thema energie besparen;
- thema warmte en koude;
- thema klimaatneutrale bedrijfsterreinen;
- thema bewoners en ondernemers op weg;
- thema mobiliteit;
- thema lokale opwek van elektriciteit.

Figuur 10 – Procestekening Op weg naar een fossiel onafhankelijke Aalsmeer



Bronvermelding: Illustratie uit werkatelier 1 van het Masterplan Energie. De cijfers staan voor het aantal deelnemers.

3.4 Resultaat

Het resultaat van de sessies is een levend document met voorinformatie (wat wordt er al gedaan, waar staat Aalsmeer nu en wat komt er op Aalsmeer af?), thema's die typisch zijn voor Aalsmeer, oplossingsrichtingen en oplossingen die bij de thema's passen met uitvoeringscoalities, een beoordeling van de impact van het MPE, de rol van de gemeente en voorwaarden zoals rechtvaardigheid.

Toen het MPE steeds meer vorm kreeg, ontstond het gesprek over de uitvoering. De beweging is gestart met deze eerste sessies en de deelnemers voelen de behoefte om dit voort te zetten: 'we stoppen er pas mee als het klaar is, in 2050'. Een ondernemersplat-form, Aalsmeerders die de marketing op zich willen nemen en doorgaan met samenwerken in coöperaties zoals Aalsmeer dat al gewend is, zijn vormen voor de uitvoering van het MPE.

Bij het Masterplan Energie komt een monitor om de voortgang van de energietransitie te meten. In bijlage B – Financiën worden financieringsmogelijkheden beknopt beschreven. Van alle bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt, die opvraagbaar zijn bij het e-mailadres energie@aalsmeer.nl. Ook alle werkmaterialen zoals posters en factsheets zijn daar op te vragen.

Iedereen in Aalsmeer kreeg de kans om in het transitiecafé kennis te nemen van het concept-MPE en de achtergronden daarvan, met de mogelijkheid om het MPE aan te vullen, aan te scherpen en daar met anderen over in dialoog te gaan.

4 Op weg naar een fossiel-onafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer en Kudelstaart

De thema's die we eerder noemden, zijn tijdens de werkateliers verder uitgewerkt. Ieder thema is op dezelfde manier opgebouwd, volgens Tabel 5.

Tabel 2 – Uitwerking van de thema's

Naam van het thema	Toelichting
Oplossingsrichting	Waarom gaan we dit doen? Context, aanleiding.
Oplossing	Wat is er mogelijk? Concreet maken, acties.
Voorwaarden	Wat is nodig voor succes?
Aandachtspunten	Wat kan een belemmering zijn en vraagt aandacht?
Uitvoeringscoalitie en samenwerking	Wie gaan er mee aan de slag?
Rol gemeente	Welke rol heeft de gemeente?
Vervolgstappen	Wat gaat de gemeente doen?

4.1 Thema energie besparen

Oplossingsrichting

In alle sessies werd het thema energie besparen genoemd, het was 'top of mind'. Besparen van energie is belangrijk, dit zeggen de deelnemers en de kinderburgemeester ook. CE Delft geeft aan: energie die niet gebruikt wordt, hoeft niet betaald te worden en veroorzaakt ook geen uitstoot van CO2. Daarnaast is de hoeveelheid duurzame energie beperkt en is het van belang hier zuinig mee om te gaan. Daarom heeft het besparen van energie al lange tijd de aandacht van bewoners, ondernemers, de gemeente, de provincie en het rijk.

De deelnemers vinden de betaalbaarheid heel belangrijk. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de energietransitie haalbaar en betaalbaar moet zijn. Voor huishoudens zou de transitie 'woonlasten neutraal' moeten zijn.

Daarom is er een nationale belastingschuif gemaakt zodat elektriciteit goedkoper wordt en aardgas duurder. Op die manier gaat het lonen om van aardgas af te stappen. Ook is afgesproken dat er subsidies zijn zolang de duurzame oplossing duurder is dan aardgas. Er zijn veel subsidies in het leven geroepen om de betaalbaarheid te bevorderen. Zoals subsidies voor innovatie, uitvoering, eindgebruikers en groot-eigenaren. Ook zijn er rentevrije leningen of kunnen er garanties gegeven worden, etc. Als er financiële middelen ontbreken voor bewoners, corporaties, bedrijven en of de gemeente, dan is dat een reden voor lobby richting Rijk en Provincie. Het is logisch daarin op te trekken met andere gemeenten. In Bijlage B staat een beknopte notitie over financiering.

In Bijlage B staat een beknopte notitie over financiering.

Oplossingen

De overheden hebben al aanpakken voor energiebesparing: een loket, subsidies en leningen voor bewoners en ondernemers om gebouwen te verduurzamen.

Isoleren en zuinige installaties toepassen, maar ook zelf elektriciteit opwekken en overgaan op elektrisch koken is altijd goed om te doen. Om dit te bevorderen worden de volgende acties al ondernomen door de gemeente:

- informeren en stimuleren van energie besparen door de informatie te verstrekken via een loket;
- stimuleren van isolatie en energiezuinige installaties met landelijke subsidies en leningen;
- Lokale isolatie aanpak om slecht geïsoleerde woningen te verduurzamen;
- verschillende acties om energiearmoede tegen te gaan met fixers en energiecoaches;
- Verkennen gebiedsgerichte aanpak om maatregelen tegen geluidsoverlast te combineren met energie besparen;
- isolatieactie bij huurwoningen door corporatie Eigen Haard, in samenwerking met huurdersvereniging HAK;
- afspraken maken met corporatie Eigen Haard, via de prestatieafspraken.

Wat nog toegevoegd kan worden:

- loket voor ondernemers;
- afspraken maken met de particuliere verhuurders.
- Versterken samenwerking met sociaaldomein en sociaalloket.

Voorwaarden en aandachtspunten

Voor het besparen van energie zijn de voorwaarden ingevuld door de overheid. Er zijn subsidies en leningen. Iedere gemeente heeft een energieloket voor advies, informatie en doorverwijzen naar uitvoerders zoals aannemers en installateurs. De gemeente kan meedenken en advies geven, bijvoorbeeld voor VvE's inwonerinitiatieven en/of energiecoöperaties.

Vanuit het rechtvaardigheidsoogpunt wordt door deelnemers aan de co-creatie aandacht gevraagd voor de gelijkheid tussen huur- en koopwoningen. Bij huurwoningen bestaat een split incentive tussen huurders en verhuurders. Daarmee wordt bedoeld dat degene die de kosten maakt voor de isolatie niet degene is die een lagere energierekening heeft. Dit split incentive zorgt ervoor dat gebouweigenaren niet altijd willen investeren in isolatie. Huurders zijn sterk afhankelijk van wat de verhuurder wil. Dit probleem speelt vooral bij particuliere verhuur.

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

Er zijn verschillende partijen die energiebesparing kunnen stimuleren of ondersteunen. Dit zijn onder anderen:

- Regionaal Energieloket (aanbesteed door de gemeente);
- Woningwaard (advies tool voor all electric-wijken lintbebouwing, en geluid en energie Stommeer, (aanbesteed door de gemeente);
- EigenHaard;
- HAK (huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart);
- bewonerscommissies;
- sociaal maatschappelijke partijen zoals Participe, Humanitas, Vluchtelingenwerk, wijk/buurthuizen, bibliotheek;
- de gemeente (sociaal en fysiekdomein).

Rol gemeente

CE Delft adviseert de gemeente de inzet en samenwerking met partners, het energieloket en corporatie te continueren. Daarnaast raadt CE Delft de gemeente aan opdracht te geven voor een voorlichtingscampagne – gekoppeld aan acties voor handelings¬perspectief om mensen te inspireren – en afspraken te maken met particuliere verhuurders voor isolatie, vanwege het split incentive.

Vervolgstappen

De gemeente Aalsmeer zet de ondersteuningsaanpak voor de samenleving voort en werkt deze verder uit. Energiebesparing wordt verder onder de aandacht gebracht en gestimuleerd. De Lokale aanpak isolatie Aalsmeer en de kortingsregeling gaan we nog intensiever onder de aandacht brengen. Zo zorgen we voor een steeds beter geïsoleerde woningvoorraad en een lagere energierekening voor onze inwoners. Verder werken we verder aan de aanpak energiearmoede en blijven we informeren, adviseren en inkoopacties via het Regionaal Energieloket uitvoeren. We werken zoveel mogelijk samen met lokale partners zoals de woningcorporatie en welzijnsorganisatie.

Vanuit Servicepunt Energieadvies worden verschillende doelgroepen ondersteund en gestimuleerd om te verduurzamen en energie te besparen denk aan VvE's, Monumenten, Maatschappelijk vastgoed, inwoners initiatieven zoals bijv. coöperaties. Deze activiteiten worden voortgezet en uitgebreid. Voor de doelgroep particuliere verhuurders worden de mogelijkheden voor een aanpak nader verkend.

In het thema bewoners en ondernemers op weg (hoofdstuk 4.4) worden een aantal extra vervolgstappen benoemd. Naast het voortzetten van de huidige ondersteuningsaanpak voor energiebesparing. Denk aan het ontwikkelen van een voorlichtingscampagne gekoppeld aan concrete acties met handelingsperspectief om mensen te inspireren en activeren. Of denk aan een loket waar ondernemers terecht kunnen met vragen over verduurzamen.

4.2 Thema warmte en koude

Oplossingsrichtingen

Warmtenet glastuinbouw

Voor collectieve warmte zagen de deelnemers aan de co-creatie, bijvoorbeeld tuinders en de netbeheerders, veel kansen. Vooral omdat de tuinders aan de slag gaan en omdat er warmtebronnen zijn. De glastuinbouwsector wil in 2040 klimaatneutraal zijn. Dat betekent dat ze van aardgas overgaan op duurzame verwarming van de kassen (de glastuinbouwsector heeft deze ambitie vastgelegd in het Convenant Energietransitie Glastuinbouw. Het convenant is gesloten met het rijk). Volgens experts van CE Delft biedt dit aanknopingspunten voor de bestaande buurten en wijken en voor de nieuwbouw. De deelnemers aan de sessies verwachten dat er voldoende bronnen zijn maar CE Delft raadt de gemeente Aalsmeer aan dit goed uit te zoeken. Daarnaast adviseert CE Delft de gemeente om vaart te maken met het vastleggen van bronnen omdat er veel warmtevragers zijn in de regio.

PrimA4a (aan de westkant van de Westeinderplassen) en De Kwakel Kudelstaart (aan de oostkant van de Westeinderplassen) zijn twee glastuinbouwgebieden met plannen voor een warmtenet voor de ondernemers. Tijdens de co-creatiesessies werd door systeemspecialisten aangegeven dat het vanuit het elektriciteitssysteem geredeneerd zeer wenselijk is dat de glastuinbouw verduurzaamt door middel van een warmtenet. De systeemspecialisten geven aan dat wanneer de glastuinbouw kiest voor verduurzaming door middel van elektrificatie, er zeer grote aanpassingen nodig zullen zijn op het elektriciteitsnet. Dit wordt onderbouwd door onderzoek van Liander: elektrificatie heeft een veel grotere ruimtelijke impact dan een warmtenet (Liander, 2024). Ook komt uit het onderzoek van Liander naar voren dat een warmtenet ten opzichte van elektrificatie een flinke maatschappelijke kostenreductie oplevert.

Mogelijkheid voor warmtenetten in woonwijken

Aan de hand van de opbrengst uit de co-creatie en de feitennotitie voor de warmtevisie Aalsmeer concludeert CE Delft dat de unieke Aalsmeerse situatie kansen biedt om een warmtenet voor de glastuinbouw te koppelen aan de warmtebehoefte in Aalsmeerse woonwijken. Woongebieden die hier vlakbij liggen en mogelijk te verbinden zijn, zijn Kudelstaart, Hornmeer, Stommeer en het centrum van Aalsmeer. In al deze woongebieden is een warmtenet als kansrijke oplossing geïdentificeerd, zie Figuur 13 en Figuur 14 uit de feitennotitie voor de warmtevisie Aalsmeer (Gemeente Aalsmeer, 2021). Ook geplande nieuwbouw zoals bij Kudelstaart biedt kansen. Bij nieuwbouw is het eenvoudiger vooraf een warmteoplossing te ontwerpen.

In de Feitennotitie is ook de buurt Oosteinde geïdentificeerd als een buurt met mogelijkheden voor collectieve warmte. Deze wijk ligt wat verder van de Westeinderplassen. Als de wijk niet kan worden aangesloten op het warmtenet voor Stommeer, Hornmeer en het centrum van Aalsmeer dan kan het mogelijk een solitair warmtenet worden.

Warmteoplossing voor de lintbebouwing

De gemeente Aalsmeer kent veel lintbebouwing. De woningen staan over het algemeen verder uit elkaar en hebben volgens CE Delft voldoende grond voor een individuele warmteoplossing. In de co-creatie gaf de netbeheerder echter aan dat de straten op sommige plekken zo smal zijn dat er weinig ruimte is voor extra kabels en/of trafohuisjes.

Het verzwaren van het elektriciteitsnet is dan een forse uitdaging. In de sessies werd geopperd dat het daarom ook interessant kan zijn een (kleinschalige) collectieve warmteoplossing te onderzoeken. Hoewel ook hier ruimte voor nodig is. De deelnemers zagen echter haken en ogen voor een collectieve oplossing voor de lint-bebouwing. Vandaar dat is gezegd dat dit nu geen prioriteit heeft en het initiatief bij de bewoners blijft. De gemeente zal een mogelijk initiatief van de bewoners ondersteunen.

Oplossingen

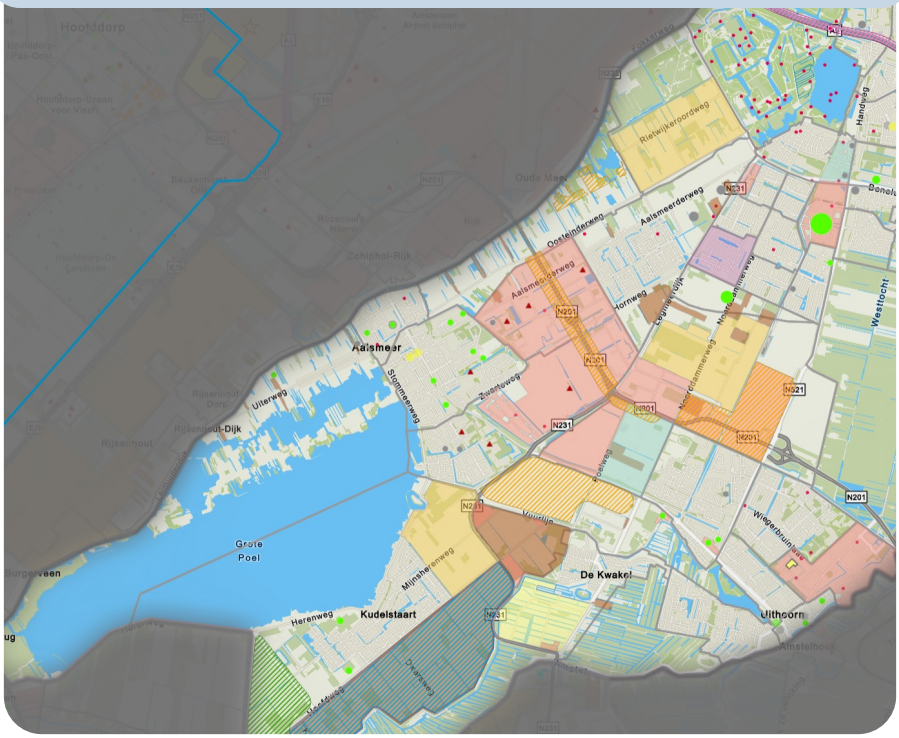
Verdere uitwerking warmtenet configuratie

Tijdens de co-creatie is gesproken over verschillende scenario's om tot collectieve warmte-oplossingen voor de buurten en wijken te komen. Eén scenario is een groot onderling verbonden open warmte¬net, met meerdere bronnen en een midden temperatuur. Een ander scenario is een verzameling van kleine, losse collectieve warmteoplossingen met ieder een of enkele eigen bronnen en een lage temperatuur. Deze kleine netten zijn eventueel aan elkaar te verbinden ('kralen rijg-model'). Tussen deze twee uitersten zijn veel varianten mogelijk. Er is meer informatie nodig om te kunnen zeggen of een van deze scenario's kansrijk is en welke de voorkeur heeft. CE Delft raadt de gemeente aan om dit verder te onderzoeken.

Onderzoek beschikbare warmtebronnen: maak een bronnenstrategie

Uit beschikbare data van de Regionale Strategie Warmte blijkt dat er meerdere warmtebronnen beschikbaar zijn voor de gemeente Aalsmeer, maar het is niet duidelijk hoeveel warmte er precies is. Verder zijn er partijen actief die contracten afsluiten op de warmtebronnen, dus het is ook niet precies helder welke bronnen (nog) beschikbaar zijn of tegen welke voorwaarden warmte geleverd kan worden. De inschatting tijdens de co-creatie door deelnemers is dat er voldoende warmte is voor zowel de tuinders als de gebouwde omgeving. CE Delft raadt de gemeente aan om de beschikbaarheid van de bronnen goed te onderzoeken en de beschikbaarheid van warmte vast te gaan leggen met contracten. De bronnen zijn op kaart gezet voor de Regionale Strategie Warmte (RSW), zie Figuur 12. CE Delft raadt aan daarbij ook te kijken naar de rol van de warmtekracht koppelingsinstallaties van de tuinders. Dit zijn installaties om elektriciteit en warmte te maken van (fossiele) brandstof. Ze zouden ingezet kunnen worden bij het warmtenet.

Figuur 11 – Overzicht van de bronnen uit de Regionale Strategie Warmte



Bronnen van een lage temperatuur (LT) die bekend zijn:

- Datathermie, warmte uit datacenters zoals op bedrijventerrein Schiphol-Rijk en enkele kleinere datacenters die dicht in de buurt van de gebouwde omgeving van Aalsmeer staan.
- Restwarmte van de koelinstallaties van de bedrijven.
- Aquathermie, warmte uit de Westeinder-plassen.
- Aquathermie, warmte uit de ruwwaterleiding die door Aalsmeer loopt, de WRK.
- Als er eenmaal een warmtenet voor de glastuinbouw is aangelegd: restwarmte of retourwarmte van de glastuinbouw.

Bron van een hoge/midden temperatuur (HT/MT):

- Aardwarmte van geothermie, maakt gebruik van warmte uit de diepe ondergrond. Vanuit minimaal 500 meter onder de grond wordt warm water opgepompt. De warmte wordt gebruikt om gebouwen mee te verwarmen. Voor geothermie moet veel onderzoek gedaan worden. Als het onderzoek er goed uitziet dan kan geothermie veel warmte van een hoge temperatuur leveren.

Als bron voor piek en back-upvoorziening:

- Waterstof of hernieuwbare gassen om de wkk's van de tuinbouw een rol te geven in de back-upvoorziening van een warmtenet.

Volgens CE Delft is een voorstelbaar scenario voor het grote onderling verbonden warmtenet, met meerdere bronnen en een MT-niveau: dit kan een warmtenet voor de tuinders op basis van datathermie zijn. De tuinders zullen warmte overhouden. Deze restwarmte en andere lage temperatuur¬bronnen kunnen benut worden voor de gebouwde omgeving, voor de buurten en wijken. Warmtepompen kunnen de temperatuur verhogen. Op termijn kan aardwarmte van geothermie de warmtebron worden voor een gezamenlijk net. De bestaande wkk-installaties kunnen ingezet worden als flexibele bron van warmte en als piek- en back-upvoorziening.

Daarnaast geeft CE Delft aan dat een ander mogelijk scenario het 'kralen rijg-model' is: een verzameling van kleine, losse collectieve warmte¬oplossingen. Bij het kralen rijg-model kunnen de LT-bronnen (zoals aquathermie) die hierboven genoemd zijn gebruikt worden. Volgens CE Delft is een LT-net flexibel, kan deze makkelijk inspelen op de beschikbare bronnen en kan deze zowel warmte als koude leveren. Door deze flexibiliteit biedt dit model meer kansen voor lokaal eigenaar- en ondernemerschap. In andere woorden voor lokale (warmte & koude initiatieven). Voor een LT-net is het vaak nodig dat gebouwen beter geïsoleerd moeten worden of het afgiftesysteem aangepast moet worden voordat ze geschikt zijn om te verwarmen met een LT-warmte.

Bestuursmodel warmtenet

De deelnemers aan de co-creatie vinden het belangrijk dat een warmtenet in publieke handen komt en niet in de handen van een commercieel bedrijf. Deelnemers geven aan dat een warmtenet in publieke handen beter kan sturen op het maatschappelijk belang. Volgens CE Delft is dit in lijn met het wetsvoorstel Wet Collectieve Warmte waarin bij nieuwe warmtenetten een meerderheidsaandeel in publieke handen komt.

Voorwaarden en aandachtspunten

Deelnemers van de ateliers gaan ervanuit de tuinbouwsector een toekomst heeft in en om Aalsmeer en stellen dat het belangrijk is aan te sluiten bij het tempo dat glastuinders willen en moeten maken. Verder werd in de co-creatie gezegd dat de beschikbaarheid van warmte en warmtebronnen belangrijk is, het warmtenet in publieke handen moet zijn en dat er draagvlak bij de partners, de bewoners en de ondernemers moet zijn. Deze aandachtspunten zijn hierna verder uitgewerkt.

Meer tempo nodig om kansen voor collectieve warmte te benutten

CE Delft concludeerde tijdens de co-creatie-sessies dat de aankomende jaren belangrijk zijn voor het ontwikkelen van warmtenetten. Nu zijn de kosten van collectieve warmte voor de eindgebruikers nog vaak hoger dan doorgaan met aardgas. CE Delft verwacht dat de prijs van aardgas zal gaan stijgen door de invoering van het nieuwe EmissieHandelSysteem (ETS 2) in 2027 en de bijmengplicht voor groene gassen. Met de ETS 2 wordt de prijs voor het uitstoten van CO2 door het verbranden van aardgas hoger. Vanaf 2030 zijn energie-leveranciers verplicht om 20% groengas bij het aardgas te mengen. Groengas is duurzamer maar ook duurder dan aardgas. Zowel de invoering van ETS 2 als de bijmengplicht zullen ervoor zorgen dat verwarmen met aardgas in de toekomst duurder wordt dan collectieve warmte. In dit licht is nader onderzoek

naar verschillende alternatieven voor aardgas (en de betaalbaarheid ervan) in het belang van de lokale samenleving.

Het voorbereiden van een warmtenet kost een aantal jaar. De eerste woningen worden pas aangesloten wanneer het financiële break-evenpoint in beeld komt. Uit de expertsessies blijkt dat het belangrijk is dat de gemeente nu de regie voert over de lokale warmteoplossing. Zo geeft de netbeheerder aan dat een groot deel van de wijk mee moet doen om (de businesscase van) het publieke warmtenet te laten slagen. De aankomende jaren zijn essentieel om duidelijkheid te geven omdat er anders een kans is dat al te veel mensen hebben gekozen voor een individuele warmteoplossing. Uit een analyse van CE Delft tijdens de expertsessies blijkt dat als de gemeente Aalsmeer een collectief warmtenet in publieke handen wil realiseren, de doorslaggevende beslissingen de aankomende twee jaar te nemen zijn.

De deelnemers aan de co-creatie zien dat gemeenten van nature risicomijdend zijn, terwijl er snelheid gemaakt moet worden om de tuinders bij te houden. Daar hoort bij dat je risico neemt. Vragen die omhoogkomen bij de co-creatiesessies zijn: "Gunt de samenleving de gemeente dat ze meer risico neemt of wordt de gemeente daar dan meteen op afgerekend?" "We zijn heel erg bezig om risico's te elimineren. Is het niet zinvoller om te denken: Wat gaan we doen als we een tegenslag tegenkomen?" Deelnemers geven aan graag met elkaar afspraken te willen maken over bovenstaande vragen.

De gemeente maakt de afweging of collectieve warmte geschikt is voor Aalsmeer en Kudelstaart, stapsgewijs. De haalbaarheid en de betaalbaarheid staan daarbij voorop. CE Delft raadt de gemeente aan het onderzoek hiervoor te starten. Tegelijkertijd is het nodig om de beschikbaarheid van bronnen uit te zoeken en het draagvlak te polsen.

Het voorbereiden van een warmtenet kost een aantal jaar. De eerste woningen worden pas aangesloten wanneer het financiële break-evenpoint in beeld komt. Uit de expertsessies blijkt dat het belangrijk is dat de gemeente nu de regie voert over de lokale warmteoplossing. Zo geeft de netbeheerder aan dat een groot deel van de wijk mee moet doen om (de businesscase van) het publieke warmtenet te laten slagen. De aankomende jaren zijn essentieel om duidelijkheid te geven omdat er anders een kans is dat al te veel mensen hebben gekozen voor een individuele warmteoplossing. Uit een analyse van CE Delft tijdens de expertsessies blijkt dat als de gemeente Aalsmeer een collectief warmtenet in publieke handen wil realiseren, de doorslaggevende beslissingen de aankomende twee jaar te nemen zijn.

De deelnemers aan de co-creatie zien dat gemeenten van nature risicomijdend zijn, terwijl er snelheid gemaakt moet worden om de tuinders bij te houden. Daar hoort bij dat je risico neemt. Vragen die omhoogkomen bij de co-creatiesessies zijn: "Gunt de samenleving de gemeente dat ze meer risico neemt of wordt de gemeente daar dan meteen op afgerekend?" "We zijn heel erg bezig om risico's te elimineren. Is het niet zinvoller om te denken: Wat gaan we doen als we een tegenslag tegenkomen?" Deelnemers geven aan graag met elkaar afspraken te willen maken over bovenstaande vragen.

De gemeente maakt de afweging of collectieve warmte geschikt is voor Aalsmeer en Kudelstaart, stapsgewijs. De haalbaarheid en de betaalbaarheid staan daarbij voorop. CE Delft raadt de gemeente aan het onderzoek hiervoor te starten. Tegelijkertijd is het nodig om de beschikbaarheid van bronnen uit te zoeken en het draagvlak te polsen.

Regie nodig bij warmtenetten

Gemeenten hebben de taak om regie te voeren over de energietransitie in de gebouwde omgeving. Bewoners en ondernemers hebben duidelijkheid van de gemeenten nodig om de juiste beslissingen te nemen. Dat geldt vooral voor de warmtenetten, zoals de deelnemers zeiden: daar dreigt 'wildgroei' met allerlei initiatieven en is nu geen goede structuur voor aanwezig.

CE Delft onderstreept: regie bij warmtenetten is belangrijk, ook in verband met de hoge investeringskosten; 'het moet in één keer goed'. Anders geformuleerd: er wordt niet eerst een dunne (iets goedkopere) warmteleiding aangelegd om vervolgens nóg een leiding aan te leggen voor een latere uitbreiding van het warmtegebied. Dat is veel te kostbaar. Die eerste leiding moet meteen de juiste capaciteit krijgen, maar aan die voorinvestering zitten wel financiële consequenties vast.

De gemeente Aalsmeer moet de regie pakken om de volgende dingen te voorkomen:

- De markt pakt de krenten uit de pap, hierdoor blijven de 'meest lastige' gebieden over. Dit leidt tot hoge kosten voor deze gebieden.
- Aansluiting van particulieren blijft achter.
- Schaarse warmtebronnen worden mogelijk niet optimaal benut.
- Schaarse ruimte in de grond wordt niet optimaal benut.
- Inefficiënt, zoals deelnemers aan de co-creatie zeggen: 'iedereen praat met iedereen over dezelfde bronnen'.

Hoe moet die regie vorm krijgen?

Het mandaat en de besluitvorming voor de aanleg van warmtenetten ligt bij de gemeente, en dus bij de gemeenteraad. Soms bij grotere warmteprojecten is dat in afstemming tussen meerdere gemeenten of op regionale schaal. Vormen die tijdens de ateliers door deelnemers zijn besproken:

- de regie zou bij de gemeente zelf kunnen liggen met versterking van capaciteit;
- bij een gemeentelijk warmtebedrijf;
- bij een netbeheerder;
- of bij een nutsbedrijf met publieke aandeelhouders.

Dat laatste heeft de nadrukkelijke voorkeur van de gespreksdeelnemers; kennis en capaciteit kan daar gebundeld worden, er is sprake van rolscheiding en enige afstand van de politiek met haar 4-jarige cyclus (robuuster; projectvoorbereiding en uitvoering van een warmteproject vergt al gauw 15 jaar, en daarna tientallen jaren beheer). Vanuit het nutsbedrijf kan dan een ontwikkelteam worden gevormd, projectmanagement worden gevoerd, en een model voor financiering worden vastgesteld, in samenspraak met bronnen/leveranciers en afnemers van warmte. Daarbij is het wel van belang dat de gemeente haar rol kan spelen als formele mandaathouder, en dus als opdrachtgever fungeert. Om die rol te kunnen waarmaken is ook voldoende kennis en capaciteit nodig bij de gemeente, het gaat immers wel om publieke belangen en veelal ook om publiek geld.

Warmte én koude

Door het veranderende klimaat, met langere warme periodes als gevolg, is het van steeds groter belang dat woningen ook koel blijven in de zomermaanden. Om deze reden is er naast aandacht voor het duurzaam verwarmen van woningen ook aandacht nodig voor koeling. Hitte in de woning kan worden voorkomen door bijvoorbeeld het zorgen voor een verkoelende groene leefomgeving, het weren van directe zoninval, mogelijkheden voor ventilatie of het doorluchten van de woning of koeling met bijvoorbeeld een warmtepomp of een warmtenet met een zeer lage temperatuur. Grote warmtenetten met een midden temperatuur (MT) kunnen dat niet. Elektrische koelen met airco's is niet wenselijk omdat dit meer elektriciteit vraagt, terwijl er sprake is van netcongestie.

De ladder van koeling zegt:

1. Zorgen voor een verkoelende omgeving (bijvoorbeeld met bomen of groen dak).
2. Warmte weren (bijvoorbeeld met screens of zonwering).
3. Passief koelen (bijvoorbeeld met nachtventilatie).
4. Actieve koeling (bijvoorbeeld met warmtepomp of een Zeer Lage Temperatuurnet of 5e generatie warmtenet).

Bronnen: de factsheet Hitte in de woning of de handreiking hitte in bestaande woningen

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

Om tot een warmtenet voor de glastuinbouw te komen zijn de volgende partijen nodig:

- Tuinders, verenigd in een coöperatie, de Greenport Aalsmeer, de gemeente Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn, de netbeheerder, de provincie Noord-Holland.

Om tot een warmtenet voor bewoners van Aalsmeer en Kudelstaart te komen (strategie, aanpak, warmtebedrijf, etc.) zijn de volgende partijen nodig:

- tuinders/ondernemers (warmtecoöperatie van tuinders, Greenport);
- een ervaringsdeskundige (bijvoorbeeld uit het Westland, daar zijn al goede ervaringen opgedaan);
- bewonersvertegenwoordiging;
- woningcorporatie;
- netbeheerder;
- projectleider gemeente;
- regionale warmteregisseur;
- kennisspecialisten voor strategie en financieel-technische kennis.

Om tot een warmteoplossing voor de lintbebouwing te komen zijn nodig:

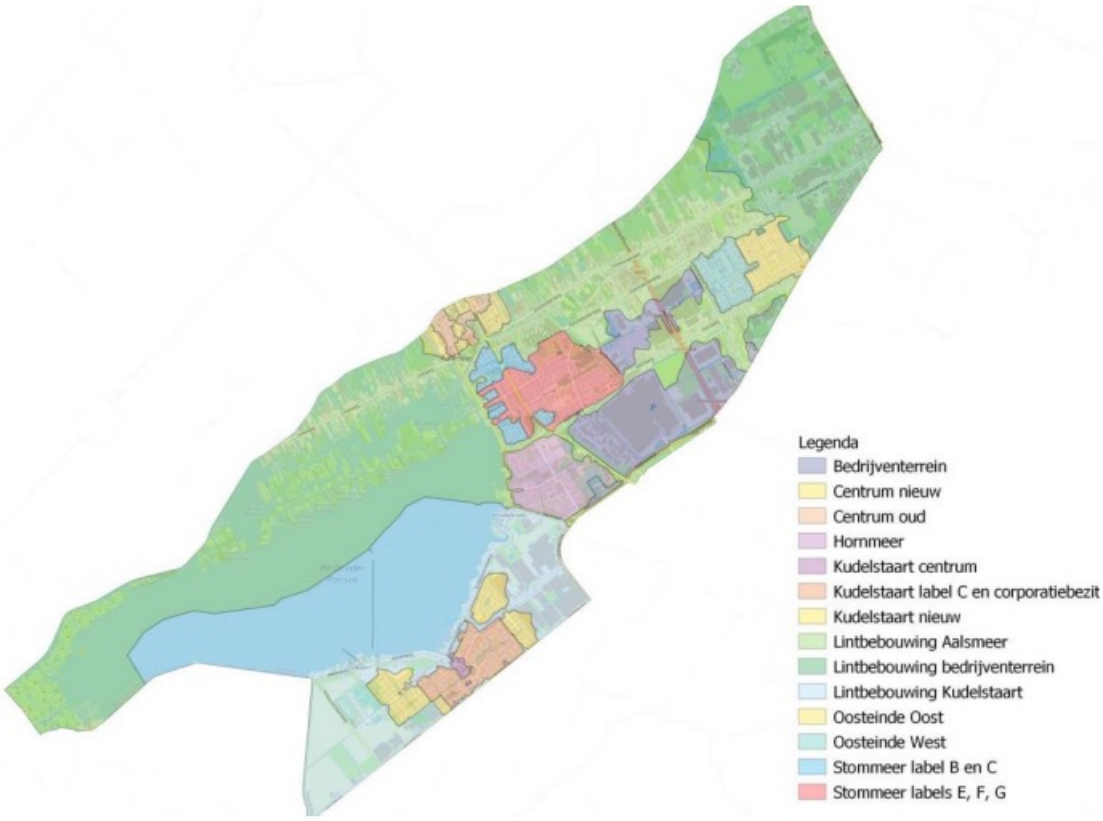
- initiatiefnemer/bewoner;
- overige bewoners;
- netbeheerder.

Vervolgstappen

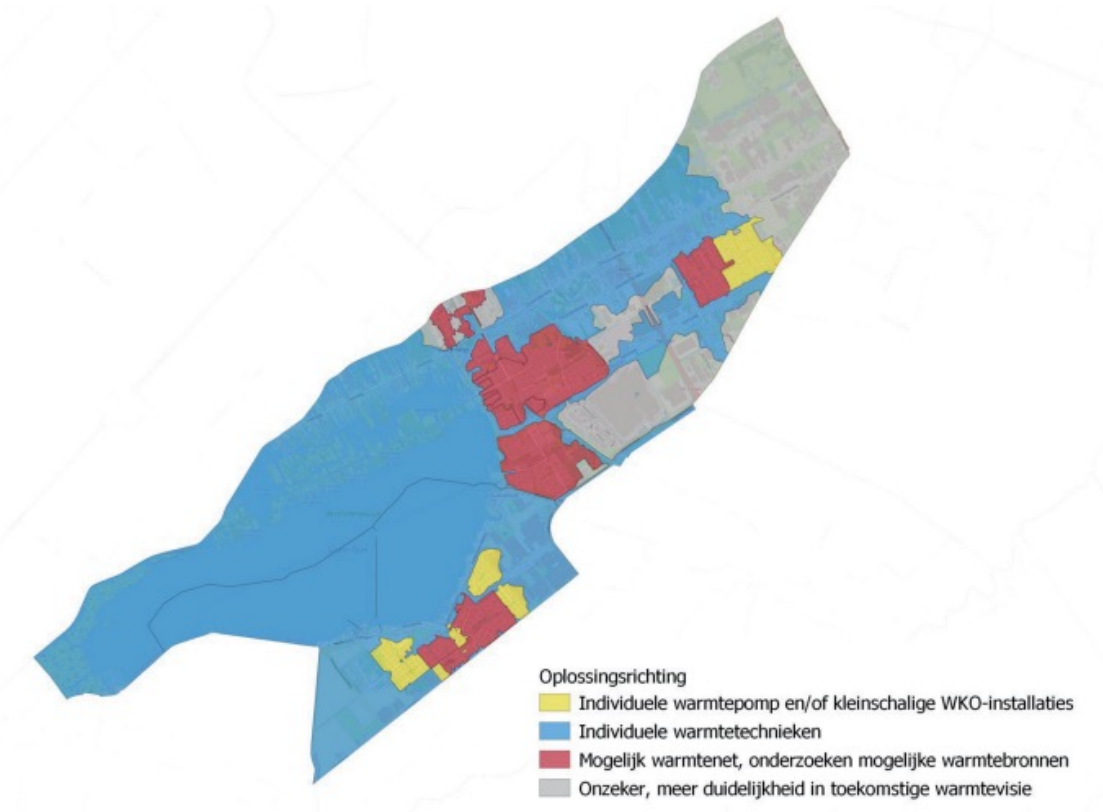
De gemeente Aalsmeer brengt via de Taskforce Energietransitie Greenport Aalsmeer (een regionale samenwerking van provincie, gemeenten en markt) de mogelijkheden in beeld voor een toekomstbestendig en duurzaam energiesysteem. Hiertoe ontwikkelen we een roadmap. De scope is (collectieve) warmteoplossingen en elektriciteit voor de tuinbouw en gebouwde omgeving. Haalbaarheid en betaalbaarheid staan voorop. Ook werken we aan een lokaal Warmteprogramma dat uiterlijk in 2026 moet worden vastgesteld.

In de warmtetransitie in Aalsmeer kan de tuinbouw worden gezien als startmotor. Daarnaast hebben gemeenten de regie over de warmtetransitie in de gebouwde omgeving. De warmtetransitie van de gebouwde omgeving en glastuinbouw kennen verschillende transitiepaden, met eigen tijdshorizon en belangen. Daarnaast is er sprake van onzekerheid over beschikbaar aanbod van warmte en exacte vraag naar warmte in de regio. Ook zijn er organisatorische vraagstukken. Tot slot zijn er verschillende belangen die goed gewogen moeten worden om daadwerkelijk te komen tot een slim, integraal én toekomstbestendig energiesysteem. Er ontstaan diverse initiatieven van bedrijf tot bedrijf waar overheden en netbeheerder mee geconfronteerd worden. Deze complexiteit vraagt nu om sturing. Vandaar dat de bestuurlijke Taskforce Energietransitie met een werkgroep opgericht is. Dit is een samenwerkingsverband bestaande uit de Provincie Noord-Holland, Gemeente Aalsmeer, Gemeente Amstelveen, Gemeente Uithoorn, Gemeente Haarlemmermeer, Alliander en Greenport Aalsmeer. Het doel waarmee de Taskforce Energietransitie wordt opgericht is het gezamenlijk komen tot integrale besluitvorming over een integraal toekomstbestendig én duurzaam energiesysteem (vooral elektriciteit en warmte) voor de glastuinbouw sector en gebouwde omgeving in de regio Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn. In 2025 wordt vanuit de Taskforce gewerkt aan een Roadmap en plan van aanpak. Vanzelfsprekend komt de gemeenteraad nog volop aan zet op dit thema.

Figuur 12 – De logische warmtebuurten van Aalsmeer uit de Feitennotitie Warmtevisie Aalsmeer



Figuur 13 – Oplossingsrichtingen van de warmtebuurt uit de Feitennotitie Warmtevisie Aalsmeer



4.3 Thema klimaatneutrale bedrijventerreinen

Oplossingsrichtingen

Gebiedsgerichte aanpak bedrijventerreinen
In het eerste werkatelier kwam bij het thema Elektriciteit als belangrijkste oplossings-richting het slim koppelen van lokale opwek, opslag en verbruik naar voren. Om dat voor elkaar te krijgen werd door deelnemers (bijvoorbeeld ondernemers en netbeheerders) en specialisten van CE Delft gedacht aan een gebiedsgerichte aanpak, met de focus op bedrijven¬terreinen in Aalsmeer. Tegelijkertijd werd in het werkatelier Logistiek en Mobiliteit door deelnemers aandacht gevraagd voor collectieve oplossingen voor laden van elektrische voertuigen, en de slimme combinatie van opwek en laadmogelijkheden. Dit leidde ertoe dat de thema's Elektriciteit en Logistiek en Mobiliteit samengevoegd zijn in de gebiedsgerichte aanpak voor klimaatneutrale bedrijventerreinen. In de gebiedsgerichte aanpak werken ondernemers samen met de netbeheerder en de gemeente aan samenhang van de oplossingen.

Uit een analyse van CE Delft blijkt dat er drie bedrijventerreinen in de gemeente Aalsmeer zijn waar een gebiedsaanpak opgesteld kan worden voor een klimaatneutraal eindbeeld:

- klimaatneutrale gebiedsaanpak Hornmeer;
- klimaatneutrale gebiedsaanpak Greenpark;
- klimaatneutrale gebiedsaanpak Schinkelpolder.

Oplossingen
Denk bij de gebiedsgerichte aanpak voor bedrijventerreinen voor gebouwen, voor bedrijfsvoering, opwek en voor logistiek aan:

- Netcongestie, de ondernemers kunnen mogelijk veel optimaliseren door hun eigen bedrijfsvoering beter af te stemmen op de beschikbaarheid van elektriciteit, door samen te werken in energyhubs en de mogelijkheden voor grootschalige opwek en opslag van elektriciteit beter te benutten.
- Uitwisseling van energie in smartgrids waarbij digitalisering ingezet wordt om installaties van meerdere bedrijven slim te laten samenwerken. Daarnaast zijn de gebruiks- en opwekprofielen van de ondernemers van belang. Om dat te benutten is samenwerking tussen meerdere bedrijven op een bedrijventerrein een voorwaarde.
- Energyhubs, als lokale knooppunten waar verschillende energiebronnen, -diensten en -gebruikers samenkomen. Op dit moment worden energyhubs vooral gericht op samenwerking binnen de grenzen van het elektriciteitsnet. Maar Aalsmeer heeft ook al een energyhub waarin vijf lokale partijen warmte en koude uitwisselen. Door plannen te maken voor zowel groei als verduurzaming van de bedrijven op de terreinen maken we de transitie en economische groei mogelijk.
- Laadhubs voor elektrische vrachtwagens, het liefst dichtbij grootschalige opwek en logistieke centra.
- De deelnemers geven aan dat ze individueel laadinfra kunnen realiseren, maar een laadplein delen met andere ondernemers klinkt logischer. De netbeheerder geeft ook de voorkeur aan gebundelde laadinfra omdat dat de realisatie minder complex maakt.
- Emissievrije logistiek vraagt ook aandacht voor 'the last mile'. Dit is de laatste stap van de distributieketen. Het is de distributie bij productieketens, aan winkels en de toelevering aan klanten. Samenwerking met transport en logistiek is essentieel omdat het een zeer hoge kostenpost binnen de keten is, een verstoring in de keten leidt tot financiële risico's. Vandaar dat afspraken over het verduurzamen ervan zorgvuldig gemaakt dienen te worden.
- Ruimtelijke kansen: zon op dak, op land en op parkeerterreinen direct benutten, onder andere voor onderling delen opgewekte energie, en direct gebruiken van de opgewekte elektriciteit (waardoor het elektriciteitsnet minder belast wordt).
- De grote bedrijven zijn vanaf 2025 verplicht om een duurzaamheidsrapportage (CSRD) op te stellen. De grote bedrijven zullen in deze rapportage duidelijk moeten maken hoe hun hele keten presteert. Ook kleinere toeleveranciers op de bedrijventerreinen krijgen hier dus mee te maken.
- Aandacht voor de natuur en klimaatadaptatie als leidraad met natuur inclusieve gebouwen en klimaat adaptieve gebiedsinrichting. De deelnemers dachten bijvoorbeeld om bijvoorbeeld heggen in het gebied te laten planten.

Voorwaarden en aandachtspunten

Beperkte invloed van de gemeente op verduurzaming logistiek

De invloed van de gemeente op duurzame logistiek is beperkt, aangezien dit vooral om internationale, nationale en economische invloeden gaat. Voor logistiek is eigenlijk alleen het einddoel bekend: zero-emissie in 2050 en het EU Fit for 55-maatregelenpakket. Er zijn opvallend weinig doelen en tussendoelen bekend tussen nu en 2050. Deze tussendoelen worden niet door de gemeente bepaald maar door het rijk, de marktpartijen en samenwerkingsverbanden zoals de MRA en de vervoersregio Amsterdam. De focus ligt op het eindplaatje van logistiek: waarbij de verwachting is dat de vrachtwagens vooral overschakelen op elektrisch rijden en slechts een zeer klein deel op waterstof. Uit de co-creatiesessies blijkt:

- Waterstof kan nog steeds een eindoplossing zijn, mits er een H2-aftakking met de benodigde tankvoorzieningen komt van de backbone die vanuit Rotterdam door de Haarlemmermeer naar het Noordzeekanaalgebied zal lopen. Dit is onduidelijk. De deelnemers verwachten echter dat elektrisch rijden de standaard in de markt gaat worden. Nader onderzoek is nodig over het tempo en de impact op het energiesysteem.
- Er is sprake van een hybride route waarbij HVO (biodiesel) fungeert als een overgangsbrandstof en een tussenoplossing.
- Logistiek is een breed begrip, maak daarbinnen onderscheid tussen de distributie regionaal en internationaal met de rittenprofielen.

Tegelijkertijd hebben de ondernemers zelf wel veel invloed op logistiek. In samenwerking met Greenport Aalsmeer is de Duurzame Sierteelt Transport Coalitie opgericht.

Meer informatie nodig

Uit de co-creatiesessies is een aantal punten naar voren gekomen waar bedrijven tegenaan lopen bij de verduurzaming:

- gebrek aan informatie van andere bedrijven (lage organisatiegraad);
- hoge investeringskosten;
- regelgeving kan innovatie beperken;
- netcongestie en bedrijven hebben moeite om met de juiste mensen van netbeheerder Liander in contact te komen.

Deze problemen komen overeen met de barrières die genoemd worden in (CE Delft, 2023):

- lage organisatiegraad bij bedrijventerreinen;
- ontbrekend beleid en onduidelijke doelstellingen voor bedrijventerreinen;
- financiering voor procesbegeleiding en verduurzamingsmaatregelen;
- netcongestie-problematiek.

Om deze belemmeringen weg te nemen zijn in dezelfde studie een aantal beleids-aanbevelingen opgesteld. ‘Om het organiserend vermogen bij bedrijventerreinen te versterken is het aanstellen van een centraal aanspreekpunt per bedrijventerrein een eerste stap. Aan de andere kant, moet het beleid het handelingsperspectief en de ruimte bieden aan de ondernemers. En moet het de urgentie voor alle stakeholders duidelijk maken. Bijvoorbeeld door de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te vertalen naar bedrijventerreinen of door bedrijventerreinen een expliciet onderdeel te maken van het warmteprogramma van de gemeente.’ (CE Delft, 2023)

Energiebesparing en bedrijven

Gemeente Aalsmeer is vanuit haar wettelijke taken verantwoordelijk voor toezicht en handhaving op energiewetgeving ten aanzien van bedrijven. Denk bijvoorbeeld aan de energiebesparingsplicht voor bedrijven die jaarlijks vanaf 50.000 kWh stroom of 25.000 m3 gas gebruiken. Gemeente Aalsmeer laat het toezicht op die bedrijven uitvoeren door de Omgevingsdienst Noord Zee Kanaal Gebied als onderdeel van het basistakenpakket. Recent is het bestand van bedrijven dat aan de energiebesparingsplicht moet voldoen in Aalsmeer geactualiseerd en aangevuld. Via het jaarprogramma sturen we actief op activiteiten en via de jaarlijkse rapportage informeren we actief over behaalde resultaten.

Uitvoeringscoalitie en samenwerking
In de co-creatiesessie is een aanjaagteam genoemd. Dit aanjaagteam bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeente, netbeheerder, 'fixers' (mensen met verstand van subsidies/financiering) en ondernemers en kan helpen om initiatieven aan te jagen, knelpunten aan te pakken en samenwerking te faciliteren. Het team kan het gevoel van urgentie versterken, business-cases delen en dienen als aanspreekpunt en informatiebron voor bedrijven.

De grote bedrijven hebben door de komst van de rapportageplicht CSRD-duurzaamheids-managers aangesteld. Deze managers kunnen gevraagd worden om mee te werken aan verduurzamingsprojecten.

Rol gemeente
CE Delft adviseert de gemeente de bedrijventerreinen te ondersteunen, bijvoorbeeld door de informatie¬voorziening te verbeteren. In de gemeente Tilburg heeft CE Delft voor bedrijventerreinen in kaart gebracht wat de energiestromen zijn (nulmeting) en aan de hand van twee scenario's laten zien wat de mogelijke verduurzamingsroutes zijn. Dit is uitgewerkt in een routekaart (CE Delft, 2023). Het is waardevol lokale kennis en expertise, zoals van Schiphol Trade Park, mee te nemen. Daarnaast ziet CE Delft een rol voor de gemeente om het aanjaagteam op te zetten en daaraan deel te nemen. De verduurzamingsopgave van de bedrijfsterreinen kan door de gemeente eventueel worden gecombineerd ***met een revitaliseringsopgave.***

Vervolgstappen
De gemeente Aalsmeer richt zich op het opzetten van een aanjaagteam klimaatneutrale bedrijventerreinen in samenwerking met de vliegwielgroep Masterplan Energie en lokale ondernemer(verenigingen). Het doel van het aanjaagteam is het onderzoeken van mogelijke verduurzamingsroutes en het stimuleren van verduurzaming bij bedrijven en bedrijventerreinen. Bijvoorbeeld door middel van het faciliteren van samenwerkingen, het aanvragen van subsidies en het delen van kennis (innovatieteam). Daarnaast zoekt het aanjaagteam de connectie met bestaande initiatieven, zoals de Duurzame Sierteelt Transport Coalitie.

4.4 Thema Bewoners en ondernemers op weg

Voor een geslaagde energietransitie is het zeer belangrijk bewoners en ondernemers te ondersteunen in de energietransitie. Uiteindelijk worden alle inwoners en bedrijven van Aalsmeer en Kudelstaart geconfronteerd met de energietransitie, dus het is heel belangrijk om hen daarin mee te nemen, op verschillende niveaus. Sommige mensen willen actief aan de slag en mee doen, anderen moeten vooral goed geïnformeerd worden over wat ze kunnen of moeten doen. En sommige doelgroepen moeten wellicht actief geholpen en ondersteund worden.

De deelnemers van de sessies Bewoners en Ondernemers op weg voelden zich sterk verbonden met het onderwerp en waren zeer geëngageerd. Tegelijkertijd werd meermalen gezegd dat duidelijkheid en regie wordt gemist en hier maken de deelnemers zich zorgen over. Aandacht werd verder gevraagd voor betaalbaarheid en rechtvaardigheid. Kan iedereen wel meedoen?

Oplossingsrichtingen
Toekomstvisie ontwikkelen
Uit de co-creatiesessies blijkt dat de blik niet alleen op de energietransitie moet worden gericht. Onder deelnemers zijn er ook zorgen over thema's zoals klimaat, hitte, water, voedsel, mobiliteit, consumptie en wonen; het is groter dan energie alleen. De energietransitie staat niet op zichzelf; andere transities zijn ook bezig. Op metaniveau wordt door enkele deelnemers aandacht gevraagd voor de toekomst: is de glastuinbouw houdbaar? Kunnen we in de toekomst nog wel sierbloemen telen als de voetafdruk daarvan te hoog is?

Oplossingen
Marketing en communicatie voor meer bewustzijn
Marketing, communicatie en storytelling voor een collectief bewustzijn zijn door deelnemers genoemd als oplossing. Het doel hiervan is draagvlak creëren onder bewoners en ondernemers in Aalsmeer en Kudelstaart. In de sessies zijn verschillende ideeën genoemd om deze bewustwording te vergroten, zoals het organiseren van klimaatgesprekken, wedstrijden op wijkniveau en maandelijkse artikelen in de Nieuwe Meerbode.

Individuele aanpak voor bedrijven
Het ontwikkelen van een generieke en individuele aanpak voor bedrijven, ook die niet op een bedrijventerrein staan, is essentieel om hun verduurzaming te bevorderen. Uit de sessies blijkt dat in tegenstelling tot bedrijven op goed georganiseerde bedrijfsterreinen, deze zelfstandige bedrijven minder toegang zullen hebben tot collectieve voorzieningen zoals gezamenlijke energieoplossingen, of mobiliteitsinitiatieven. Een op maat gemaakte aanpak kan hen ondersteunen bij het vinden van duurzame oplossingen die aansluiten bij hun specifieke locatie en bedrijfsvoering, zoals het inzetten van lokale groene energiebronnen, efficiëntere logistieke processen of duurzame gebouwmaatregelen. Er is al een loket voor bewoners. Ook voor ondernemers kan een loket opgericht worden.

Concreet en actiegericht aan de slag
In het hier-en-nu is er, naast de ondersteuning die de gemeente nu al biedt, behoefte aan actie. Bij het thema energie besparen is al gezegd dat er, naast het bestaande loket voor inwoners, ook een loket gewenst wordt voor ondernemers. Ook zijn andere voorbeelden genoemd zoals een energiehuis, een duurzaamheidscentrum of een voorbeeld kas of tuin.

Ook wordt het starten van pilots en uitprobeer projecten op straat-, buurt- en wijkniveau tijdens de ateliers genoemd. Daarbinnen kan ruimte worden gegeven aan initiatieven vanuit bewoners (en die ondersteunen), en/of vanuit de gemeente projecten initiëren (en dan gebruikmaken van kracht uit de wijk). Ook werd door deelnemers het belang benadrukt van samenwerking op wijk- en buurtniveau om bewoners en ondernemers dichter bij elkaar te brengen en verduurzaming op een toegankelijke manier te realiseren. Energiecoöperaties en warmtecoöperaties zijn een mooi voorbeeld van wat dit kan opleveren.

Voorwaarden en aandachtspunten

Behoefte aan meer duidelijkheid
Eén van de belangrijkste behoeften die bewoners en ondernemers aangaven, is de wens voor meer duidelijkheid over de verduurzamingsplannen. Er moet helderheid komen over wat er gaat gebeuren, wanneer de overstap naar aardgasvrij wordt verwacht, en wat de gevolgen hiervan zijn. Er is ook behoefte aan planning in de tijd, ook als sommige dingen nog niet duidelijk zijn.

Een vastgesteld Masterplan Energie kan bijdragen aan meer transparantie en richting. Daarnaast wil men duidelijkheid over welke stappen al vaststaan en welke nog onzeker zijn. Dit voorkomt verwarring en zorgt ervoor dat bewoners en ondernemers zich goed kunnen voorbereiden.

Behoefte aan ondersteuning
Naast duidelijkheid is er onder deelnemers behoefte aan ondersteuning bij het zetten van stappen richting verduurzaming. Gemeente en samenleving moeten hierin samen optrekken om effectieve oplossingen te bieden. Dit kan door het bieden van praktische informatie, zoals via een fysiek of digitaal informatiepunt met technische experts, en door voldoende budget vrij te maken voor buurt- en wijkinitiatieven. Deze ondersteuning helpt bewoners en ondernemers om te kunnen anticiperen, de juiste keuzes te maken en concreet aan de slag te gaan met verduurzaming. Hierbij moet genoemd worden dat de gemeente de regie over de energietransitie voert en er van beide kanten afstemming nodig is.

Rechtvaardigheid en een inclusieve transitie
Rechtvaardigheid werd door deelnemers in alle sessies nadrukkelijk genoemd als een cruciaal aspect van de energietransitie. Een inclusieve transitie houdt in dat iedereen mee moet kunnen doen, ongeacht financiële middelen of woonlocatie. Dit betekent dat lokale subsidies en (financiële) ondersteuning terecht moeten komen bij degenen die dit het meest nodig hebben. Ook moeten er aanvullende lokale instrumenten worden ontwikkeld om de inclusiviteit te waarborgen, wat extra tijd en financiële middelen vraagt. Het waarborgen van rechtvaardigheid in de transitie is essentieel om te voorkomen dat bepaalde groepen niet mee kunnen komen en om breed draagvlak te behouden.

Daarnaast is het van belang zicht te houden op de relatie tussen individuele oplossingen en het strategisch collectief belang. Dit kan bijvoorbeeld spelen bij de keuze tussen een warmtepomp en een warmtenet. Als veel mensen nu voor een warmtepomp kiezen, kan dat de financiële haalbaarheid van een toekomstig warmtenet ondermijnen. Wanneer een warmtenet op lange termijn voordeliger is voor de gemeenschap, is het belangrijk dat hier tijdig en duidelijk over wordt gecommuniceerd, zodat het collectieve belang voorop blijft staan.

Urgentie en monitoring
Er moet meer aandacht komen voor het overbrengen van de urgentie van de energietransitie. Externe gebeurtenissen, zoals de oorlog in Oekraïne of extreme weersomstandigheden, kunnen bijdragen aan een gevoel van urgentie, maar het is belangrijk dat de gemeente en betrokken partijen dit gevoel actief blijven uitdragen. Daarnaast is het van belang om duidelijke doelen te stellen en de voortgang nauwgezet te monitoren, zodat tijdig kan worden bijgestuurd waar nodig.

Inzet op bewustwording en de kracht van samenwerking benutten
Duidelijkheid over de energietransitie, welke keuzes worden gemaakt voor de buurten en wijken van Aalsmeer en Kudelstaart, hoe worden deze keuzes besproken met de bewoners en ondernemers en hoe wordt de menselijke energie van bewoners en ondernemers benut. De groep vindt het belangrijk dat er een goede communicatie- en marketingcampagne komt, voor bewustwording en draagvlak. Rechtvaardigheid wordt door deelnemers belangrijk gevonden, kan iedereen mee doen, worden de belangen van de bewoners bij (collectieve) oplossingen wel voldoende meegenomen en zijn er dadelijk nog betaalbare bronnen beschikbaar?

Een flexibele, brede blik

Deelnemers willen op weg naar een klimaatneutraal Aalsmeer niet alles aan de voorkant vastleggen, maar gaandeweg open blijven staan voor nieuwe ontwikkelingen en innovaties. Genoemd is: ontwikkelingen rond waterstof, gelijkstroom, kleinschalige windturbines, minikerncentrales, en de inzet van AI.

Ook is het belangrijk dat de energietransitie wordt verbonden aan een breder gesprek over welke samenleving Aalsmeerders en Kudelstaarters willen, denk aan een gesprek over een circulaire economie.

In de ateliers werden de volgende ideeën aangedragen:
Een voorbeeld van slimmer omgaan met energie ging over een gelijkstroom toepassing die ervoor zorgt dat je een veel kleinere netaansluiting nodig hebt als je een parkeerplein met zonnepanelen direct verbindt met het laden van elektrische auto's, via een zelfstandig gelijkstroomnet.

Blijf in de toekomst openstaan voor circulaire economie om grondstoffenschaarste te voorkomen en anders consumeren te stimuleren.

Aalsmeer werkt met wat nu mogelijk is maar de techniek van morgen wordt al ontwikkeld.
Blijf open staan voor deze toekomstdenkers. Houd een flexibele blik en maak een flexibel plan.

Stel een innovatieteam samen, om blijvend de ontwikkelingen voor hard- en software te blijven volgen (innovaties op hard- en software gaan heel snel).

Voor gelijkstroom werden de volgende ideeën genoemd:
- Een proef in een wijk voor een gelijkstroom (DC-)net naast het bestaande wisselstroom net om opgewekte stroom van zonnepanelen direct te benutten voor elektrische toepassingen, zoals het laden van elektrische auto's en het opslaan van elektriciteit in de accu's. De wijk Hornmeer wordt als optie gezien.
- De proeftuin van Lelystad en Almere volgen en eventueel overnemen: een lokaal gelijkspanningsnet wordt benut voor de warmtepomp en bidirectioneel laden (zowel opladen als ontladen).
- Combineer het opwekken van zonne-energie met elektrisch laden van auto's om het energietekort op te lossen. Denk bijvoorbeeld aan een batterij op een supermarkt-parkeerterrein als snellader op een DC-net.
- Uitvoeringscoalitie: innovatieve ondernemers, innovatie/inspiratie sessies.

Rol gemeente: Open staan voor ondernemerskracht, ondersteunen van pilots, meewerken aan uitvoering.

Inzet op bewustwording en de kracht van samenwerking benutten
Duidelijkheid over de energietransitie, welke keuzes worden gemaakt voor de buurten en wijken van Aalsmeer en Kudelstaart, hoe worden deze keuzes besproken met de bewoners en ondernemers en hoe wordt de menselijke energie van bewoners en ondernemers benut. De groep vindt het belangrijk dat er een goede communicatie- en marketingcampagne komt, voor bewustwording en draagvlak. Rechtvaardigheid wordt door deelnemers belangrijk gevonden, kan iedereen mee doen, worden de belangen van de bewoners bij (collectieve) oplossingen wel voldoende meegenomen en zijn er dadelijk nog betaalbare bronnen beschikbaar?

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

Voor de uitvoering zijn de volgende partijen van belang:

- enthousiaste buurtbewoners;
- kartrekkers (gemeente en maatschappelijke partners kunnen helpen deze te identificeren en te benaderen);
- onderwijsorganisaties en scholen.
- Maatschappelijke organisaties

Overige betrokken partijen:

- woningbouwvereniging;
- vertegenwoordiging huurders HAK, bewonerscommissies;
- marketing, door experts;
- gemeente - initiëren en faciliteren, en de bereidheid om pilots te ondersteunen, ook met projectorganisatie.

De deelnemers geven aan dat ondersteuning door de gemeente met een 'projectorganisatie' heel belangrijk is. De projectorganisatie zorgt voor technische expertise, die bijvoorbeeld oplossingen voor de buurt in kaart kan brengen, uitvoerders, mogelijk organisaties als Participe voor benaderen en betrekken bewoners, etc. De gemeente kan de ondersteuningsaanpak voor initiatieven (Servicepunt Energieadvies Aalsmeer) versterken en acties op zetten om die initiatieven 'te vinden'.

Rol gemeente
Duidelijkheid: De deelnemers verwachten van de gemeente duidelijkheid. Het vaststellen van het Masterplan Energie, het onderzoeken van de kansen van warmtenetten voor buurten en wijken, het kiezen van keuzes die het elektriciteitsnet verlichten, de toekomst van de glastuinbouw, zijn voorbeelden die van groot belang zijn voor bewoners en ondernemers. Zij willen meedenken, maar willen wel weten wat de koers dan wordt. Zij zullen de consequenties dragen en willen weten of de keuzes goed gemotiveerd zijn.

Rolneming (governance): De deelnemers vinden het belangrijk dat een toekomstig warmtenet niet in commerciële handen komt. Het is belangrijk dat de gemeente ervoor zorgt dat het warmtenet voor de gebouwde omgeving in publieke handen komt. De deelnemers van de sessies hebben besproken welke opties de gemeente daarvoor heeft. Deze opties staan bij het thema warmte en koude.

Voor het integrale energiesysteem vinden de deelnemers het belangrijk dat de verschillende overheden, netbeheerders en andere relevante partijen met elkaar blijven samenwerken. Dat gaat nu ook al goed, zet dat vooral voort. Elektriciteit en netcongestie zijn belangrijk om op te schakelen. 'Makelen en schakelen' is een rol waar de gemeente heel geschikt voor is. Het bewaken van het energiesysteem en het beschikbaar houden van elektriciteit wordt gezien als een verantwoordelijkheid van de netbeheerder.

Als het gaat over rechtvaardigheid dan willen de deelnemers dat het belang van de bewoners geborgd wordt. Als het gaat over de verdeling van warmtebronnen dan willen de deelnemers voorkomen dat de bewoners achter het net vissen omdat anderen de warmte-bronnen al hebben geclaimd. Dit hoort een collectieve verantwoordelijkheid te zijn van iedereen die betrokken is bij het opstellen van het MPE. De gemeente kan ervoor zorgen dat partijen bij elkaar blijven komen en het belang van de bewoners goed belegd wordt. De gemeente heeft een verantwoordelijkheid met betrekking tot het tempo. De deelnemers zien dat er meer tempo gemaakt moet worden met de warmtenetten.

Vervolgstappen
De deelnemers geven aan dat ondersteuning door de gemeente met een 'projectorganisatie' heel belangrijk is. De gemeente Aalsmeer zet een projectteam Masterplan Energie op – in hoofdstuk 5 wordt omschreven hoe dit team eruit komt te zien.

Daarnaast gaat de gemeente Aalsmeer onderzoeken hoe het Servicepunt Energieadvies aangepast en versterkt kan worden, passend bij de uitkomsten van het thema Bewoners en Ondernemers op Weg. Bijvoorbeeld het actiever inzetten van het Servicepunt Energieadvies voor het vinden van pilots en uitprobeerprojecten op straat-, buurt- en wijkniveau.

Het projectteam gaat ook aan de slag met het opstellen van een marketing- en communicatieplan mede om meer bewustwording te creëren, duidelijkheid te geven wanneer mogelijk en participatie te verbeteren.
In de sessies werd een loket voor ondernemers genoemd. In het aanjaagteam klimaatneutrale bedrijventerreinen gaat de gemeente Aalsmeer, in samenwerking met de ondernemers(verenigingen), onderzoeken wat de behoeften zijn van ondernemers en hoe een ondernemersloket eruit zou kunnen zien.

Tot slot, gaat de vliegwielgroep onderzoeken of er een 'energie inloopplek' opgezet kan worden in Aalsmeer, op een fysieke locatie. Op deze locatie kunnen Aalsmeerders en Kudelstaarters in gesprek gaan over de energietransitie en duurzaamheid in de bredere zin. Het opzetten van de 'energie inloopplek' kan worden gezien als ondersteuning en onderdeel van een campagne voor het vergroten en creëren van draagvlak onder bewoners en ondernemers.

4.5 Thema Mobiliteit (bestaand en vastgesteld beleid)

De gemeente Aalsmeer heeft met de mobiliteitsagenda een ambitieus programma vastgesteld met veel aandacht voor de bereikbaarheid van Aalsmeer. Naast de vele infrastructurele en ruimtelijke projecten in Aalsmeer en omgeving, komen er op mobiliteitsvlak nieuwe ontwikkelingen op Aalsmeer af. Denk aan deelmobiliteit, de opkomst van de elektrische auto en fiets, nieuwe vormen van logistiek, maar ook regionale veranderingen in het openbaar vervoer die vragen om creatieve, fijnmazige oplossingen. Verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit moet uitstoot voorkomen om tot 'zero-emissie'-mobiliteit te komen. Omdat de gemeente al beleid heeft gemaakt, was er in de ateliers weinig behoefte om over mobiliteit te spreken. Over logistiek is het veel gegaan maar dan als integraal onderdeel van het thema klimaatneutrale bedrijventerreinen.

Oplossingsrichting
Blijf uitvoering geven aan de mobiliteitsagenda
De gemeente heeft de mobiliteitsagenda (Gemeente Aalsmeer, 2022) vastgesteld. Deze agenda gaat uit van drie uitgangspunten:
- Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar;
- Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk;
- Aalsmeer innovatief duurzaam bereikbaar.

De agenda laat zien hoe de gemeente Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig wil houden en maken voor iedereen. Om Aalsmeer bereikbaar en toekomstbestendig te houden werkt de gemeente aan een goed wegennet en goede (logistieke) verbindingen in de regio. Dit houdt in goed onderhoud, veilige wegen, betere doorstroming van verkeer, goede openbaar vervoer verbindingen en prettige wandelpaden. Onderstaande oplossingen, acties en uitvoeringscoalities komen uit de mobiliteitsagenda.

Oplossingen
Versterking rol (e-)fiets
De rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer wordt versterkt:
- uitvoering fietsprojecten Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP);
- verbetering MRA- en regionale fietsroutes, inclusief verlenging MRA-route Amsterdam-Aalsmeer tot Kudelstaart en aansluiting op Holland Rijnland;
- onderzoek naar langzaam verkeer verbinding Ringvaart;
- verbeteren fietsparkeren (stallingsfaciliteiten) bij belangrijke bestemmingen;
- verbetering fietsbereikbaarheid én fietsbaarheid bij herontwikkeling bedrijventerreinen.

Aalsmeer bereikbaar met openbaar vervoer en auto
Er wordt gewerkt aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen:

- bij reactie op (jaarlijkse) vervoerplannen van de openbaar vervoersconcessiehouder inzetten op zowel regionale als lokale bereikbaarheid;
- per openbaar vervoer, kwaliteitsniveau minimaal vergelijkbaar met niveau vóór COVID-19 openbaar vervoersnetwerk;
- fijnmazigheidsoplossingen voor wijken en lintbebouwing Aalsmeer: vervaardigen dekkingskaart en starten pilots;
- onderzoek naar kwaliteitsverbetering belangrijkste openbaar vervoerhaltes en haltes nabij de belangrijkste werkgebieden, inclusief last mile-oplossingen bedrijven nabij R-net haltes/werkgeversaanpak;
- onderzoek naar verbetering openbaar vervoersbereikbaarheid Nieuw Oosteinde Noord en Oosteinderdriehoek met Schiphol via Bosrand;
- onderzoek naar verbinden ov-concessie Amstelland-Meerlanden met ov-concessie Zuid-Holland-Noord.

De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd worden automobilisten verleid om vaker via de andere vervoerswijzen te reizen en de spits te mijden:

- uitvoering wegprojecten Meerjaren-projectenplan Buitenruimte (MPP);
- monitoren verkeersstromen voor regionale en lokale bereikbaarheid.

Vrachtvervoer
Er wordt gewerkt aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken:

- participeren in regionale Amsterdam Logistic Program en Amsterdam logistic Board (ALP en ALB) als Connected Transport Corridors Amsterdam;
- onderzoek naar kansen van transport over water (Ringvaart, Oosteinderweg, Green Park);
- participeren in onderzoek Hyperloop/ Cargoloop;
- uitwerken MRA Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES), bijvoorbeeld met onder-zoek naar regionale (stads)logistieke hub;
- realiseren pakketwanden en pakket-ophaalpunten.

Slimme mobiliteit en laadvoorzieningen
Er wordt gekeken naar slimme vormen van mobiliteit:

- actualisatie parkeernormen;
- onderzoek naar mogelijkheden deelmobiliteit (auto, scooter en fiets).

Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer:

- aanbieden van voldoende laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen;
- monitoring behoefte aan laadvoorzieningen met behulp van een Plankaart Elektrisch Vervoer;
- onderzoek naar wens en mogelijkheid snellaadstations;
- onderzoek mogelijkheden elektrificatie RFH (hier gebeurt weinig vanwege netcongestie);
- verleng succesvolle pilots zoals verlengd laden voor de eigen deur met eigen stroom.

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

De gemeente werkt voor de uitvoering van de mobiliteitsagenda samen met partners zoals Amsterdam Logistic Program en Amsterdam logistic Board (ALP en ALB), De coalitie duurzame logistiek van Greenport Aalsmeer (71 bedrijven die rijden in deze regio), de vervoerregio Amsterdam, aanbieders van deelmobiliteit, ontwikkelaars, ondernemers, Royal FloraHolland en MRA-elektrisch.

Rol gemeente

- uitvoeren van de mobiliteitsagenda, mogelijk: projectleider om verduurzamen van mobiliteit en logistiek te versnellen;
- voor de volgende Mobiliteitsagenda ook de laadbehoefte van de (plezier)vaart meenemen.

Vervolgstappen
De gemeente Aalsmeer doet een tussentijdse evaluatie van de mobiliteitsagenda om de vervolgstappen te bepalen. Voor de evaluatie wordt ook de connectie gezocht met het thema klimaatneutrale bedrijventerreinen aangezien de verduurzaming van de logistiek onderdeel is van dit thema.

4.6 Thema Lokale opwek van elektriciteit

Bij lokale opwek gaat het over het opwekken van stroom van natuurlijke bronnen, zoals van de zon en van de wind. In het raadsprogramma 2022 – 2026 staat dat windturbines onwenselijk zijn vanwege de ligging van Aalsmeer. De raad spreekt een voorkeur uit voor zonne-energie en vindt het belangrijk de gevolgen voor het elektriciteitsnet van lokale opwek te betrekken. Het gaat om zonnepanelen op kleine daken van huizen en op grote daken van zakelijke gebouwen (of bijvoorbeeld Schipholparkeren). De afgelopen jaren is er in kader van de regionale energie strategie (RES) vooral gewerkt aan zon op grote en kleine daken in lijn is met de Kaders zonne-energie Aalsmeer. Deze kaders stellen kort gezegd dat de ruimte op daken eerst benut moet worden.
In deze paragraaf beschrijven we hoe we verder werken aan het stimuleren van lokale opwek en de RES.

Oplossingsrichting

Uitvoering geven aan de RES

Sinds 2021 werken gemeenten, provincies en waterschappen in 30 energieregio's in Nederland samen aan de Regionale Energiestrategie (RES). Voor het maken van de RES werd in elke regio samengewerkt met inwoners, bedrijfsleven, netbeheerders, energie-coöperaties en maatschappelijke organisaties. Zij onderzochten wat de mogelijkheden zijn. Zij onderzochten de plekken om grootschalig energie op land op te wekken en wat dat oplevert. Ook werd beoordeeld of het energienetwerk al die energie wel aankan.
De gemeente Aalsmeer heeft meegewerkt aan de RES in de regio Amstel- en Meerlanden.
De RES 1.0 is vastgesteld in 2022 (RES-regio Noord-Holland Zuid, 2021) en in 2024 (Noord Hollandse Energie Regio, 2024) is de RES vernieuwd, dat heet de herijking.

Oplossingen

Concretiseren RES-zoekgebieden

Er zijn drie RES-zoekgebieden:

1. RES-zoekgebied Zuiderlegmeerpolder-Oost
2. RES-zoekgebied N201 zon langs infrastructuur.
3. RES-zoekgebied Oosteinderpoel.

Voor deze zoekgebieden worden de kansen nader in kaart gebracht mede afhankelijk van ruimtelijke keuzes in de omgevingsvisie en of deelgebiedsvisies: Wat is er nodig? Welke eisen worden gesteld aan de zoekgebieden? Wat willen belanghebbenden en omwonenden? Wie is geïnteresseerd om eigenaar te worden?
Wat betreft zoekgebied Zuiderlegmeerpolder Oost is de toekomst op het moment van schrijven onduidelijk.

Stimuleren van zon op daken, parkeerterreinen en kassen

Plan van aanpak voor:

- Zon op grote daken.
- Zon op kleine daken.
- Zon boven parkeerterreinen.
- Agri-pv, dit is een combinatie van het telen van gewassen en het opwekken van zonne-energie met zonnepanelen. De zonnepanelen en de gewassen worden op hetzelfde oppervlakte gecombineerd. Er zijn ook combinaties met vee mogelijk.
- Kas-pv of een kasdek is het plaatsen van zonnepanelen op de kassen met als voordeel dat er nieuw glas op de kas komt. Deze oplossing zal de groei van de gewassen niet belemmeren, er blijft natuurlijk licht op de gewassen vallen.

Voorwaarden en aandachtspunten

Benut opwek lokaal om belasting op het net te verkleinen

Ook in Aalsmeer is er sprake van netcongestie; de transportcapaciteit van elektriciteit is beperkt en bedrijven die een grootverbruik aansluiting nodig hebben, staan op een wachtlijst. Bedrijven kunnen echter vaak nog optimaliseren binnen hun huidige aansluiting door zelf stroom op te wekken en deze direct te benutten. Door het elektriciteitsverbruik slim te beheren en aan te sturen, kunnen ze de vraag en aanbod beter afstemmen binnen hun eigen bedrijfsvoering.

Het lokaal benutten van energie kan ook worden toegepast op de zoekgebieden van de Regionale Energiestrategie (RES) om het elektriciteitsnet te ontlasten. Uit een analyse van CE Delft blijkt dat de zoekgebieden in Aalsmeer dichtbij bedrijventerreinen en of grote energievragers liggen, wat het mogelijk maakt om de opgewekte energie direct te koppelen aan het elektriciteitsgebruik

van omliggende bedrijven. Dit kan gerealiseerd worden via zogenaamde energyhubs. In een energyhub werken groepen bedrijven en/of inwoners samen om de opwekking, opslag, conversie en het verbruik van energie op elkaar af te stemmen. De partijen in de hub sluiten onderling en met de netbeheerder contracten af en stemmen hun gebruiksprofielen op elkaar af. Door slim gebruik te maken van elektriciteit, piekverbruik te vermijden en mogelijk energie op te slaan in batterijen, dragen ze bij aan een efficiënter en stabieler energienet. Nader onderzoek is altijd nodig om de (on)mogelijkheden te onderzoeken.

De deelnemers aan de co-creatiesessies vinden dat lokaal opgewekte energie het best direct benut kan worden en vragen verder om aandacht voor opslag. Elektriciteit kan opgeslagen worden in batterijen, omgezet worden in warmte of in een warmtebuffer.

Financiële deelname door bewoners
Vanuit rechtvaardigheid is in de sessies gezegd dat iedereen mee moet kunnen doen, dat kan nu niet altijd bij elektriciteitsopwek, bijvoorbeeld als je huurder bent en de verhuurder wil geen zonnepanelen of wanneer je woning niet geschikt is voor zonnepanelen. Volgens CE Delft kunnen lokale coöperaties (zoals het Aalsmeerse initiatief Wilgenstroom) ervoor zorgen dat bewoners financieel kunnen participeren in elektriciteitsopwek. Een andere oplossing is financiële deelname door omwonenden of het instellen van een omgevingsfonds. In de RES is afgesproken dat de omwonenden de kans krijgen om mee te profiteren van een groot opwekproject. Zo dragen omwonenden niet alleen de lasten, maar kunnen ze ook profiteren van de lusten.

Flexibele opwek nodig
In de toekomst zal de productie van elektriciteit landelijk grotendeels uit hernieuwbare bronnen komen, zoals wind en zon. De systeemspecialisten en CE Delft geven aan dat deze bronnen afhankelijk zijn van het weer, waardoor er meer flexibiliteit nodig is om vraag en aanbod van elektriciteit in balans te houden. Flexibiliteit kan bijvoorbeeld geleverd worden door batterijen om elektriciteit op te slaan en met slimme sturing (energiemanagement) vraag en aanbod goed af te stemmen.

In verschillende ateliers en in de systeemsessies werd aangegeven door deelnemers dat elektrolyzers die stroom omzetten in waterstof en kleine modulaire kernreactoren (SMR's) ook als oplossing kunnen dienen voor flexibiliteit. Maar, uit een analyse van CE Delft blijkt dat deze in de toekomst niet lokaal ingezet gaan worden. Elektrolyzers kunnen op het landelijke elektriciteitsnetwerk ingezet gaan worden en SMR's worden in de toekomst bestemd voor de grote industriële clusters van Nederland zoals de havens.

In de sessies warmte en koude en de energiesysteemsessies kwamen de warmtekrachtkoppelingen van de tuinders ter sprake. Dat zijn installaties die van aardgas warmte, elektriciteit en CO2 (voor de teelt) maken. Op dit moment worden deze wkk's onder andere ingezet om elektriciteit aan het net te leveren als er onvoldoende aanbod is. Als er te veel aanbod is gebruiken tuinders juist extra stroom. Beide varianten helpen het elektriciteitsnet in balans te houden. Tuinders geven aan dat ze hier een financiële vergoeding voor krijgen. Het transitiepad van wkk's en de invloed op het energiesysteem is nog onzeker en zou nader onderzocht kunnen worden. CE Delft adviseert daarbij om elektrische voertuigen te benutten als batterijen om het net te ontlasten, maak slim laden verplicht en stimuleer bidirectioneel laden.

Experimentele technieken

Tijdens de sessie is gesproken over experimentele technieken, zoals het benutten van kleine kernreactoren. Het rijk heeft een (Rijksoverheid, 2024a) gelanceerd waarin staat dat kleine kernreactoren een rol krijgen in het energiesysteem vanaf 2045. Kleine kernreactoren kunnen dan eventueel worden toegepast bij de grote industriële clusters, zoals de zeehavens en Chemelot. Er komt geen toepassing van kleine kernreactoren in de gemeente Aalsmeer.

Kernenergie zal in de toekomst bijdragen aan elektriciteitsproductie en helpt het nationale elektriciteitssysteem stabiel te houden. TNO (2024) heeft uitgerekend dat het aandeel van kernenergie in 2050 toeneemt van de huidige 4% naar 7 tot 9% door de komst van twee nieuwe kernreactoren. Het nieuwe kabinet wil nog twee kernreactoren toevoegen.

Kerncentrales helpen om flexibiliteit aan het elektriciteitsnetwerk toe te voegen. Ze hebben een plek in het elektriciteitssysteem doordat ze helpen om dure batterijen voorkomen.

Aandachtspunten met betrekking tot wind energie

Op basis van het Raadsprogramma 2022 – 2026 is een duidelijk politiek kader meegegeven aan het co-creatieproces: geen opwek door middel van windenergie in de gemeente Aalsmeer. Een groep deelnemers vindt dit een beperking. De systeemspecialisten geven aan dat zonne-energie bijvoorbeeld kan helpen om netcongestie te verminderen, maar alleen op de momenten dat de zon schijnt. In de zomer wekken zonnepanelen de meeste stroom op, maar dan is de stroom niet zo hard nodig. In de winter is het rendement van zonnepanelen maar een kwart terwijl de vraag naar stroom dan groot is.

Experts van CE Delft beargumenteren dat zonnepanelen en windmolens elkaar aanvullen, omdat ze elk hun eigen piekmaanden hebben. Dit zijn de maanden waarin ze de meeste energie leveren. De zonnepanelen produceren de meeste energie in de zomer, terwijl windmolens juist in de winter meer energie opwekken. Dit komt doordat de zon krachtiger schijnt in de zomer, terwijl de wind over het algemeen sterker waait in de winter. Een combinatie van zon- en windenergie heeft op systeemniveau de voorkeur omdat windmolens en zonnepanelen elkaar gedurende het hele jaar goed aanvullen. Tuinders gaven tijdens de sessies aan dat het voor hen van belang is om naast zonne-energie ook windenergie te kunnen benutten omdat dit beter past bij hun verbruiksprofiel. Ook zou het nodig zijn om hun doel van klimaatneutraal in 2040 te halen.

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

CE Delft geeft aan dat om de plannen voor de RES-zoekgebieden te concretiseren per zoekgebied een ontwikke¬laar nodig is. Deze gaat aan de slag in samenwerking met netbeheerder, gemeente, onder¬nemers en bewoners. Voor het benutten van de grootste daken is volgens CE Delft samenwerking tussen de grote bedrijven, hun duurzaamheidsmanagers, de projectleider van de gemeente en de netbeheerder nodig. Voor het benutten van de overige grote daken is samenwerking tussen de bedrijven (terreinen), het parkmanagement, de gemeente en de netbeheerder nodig.

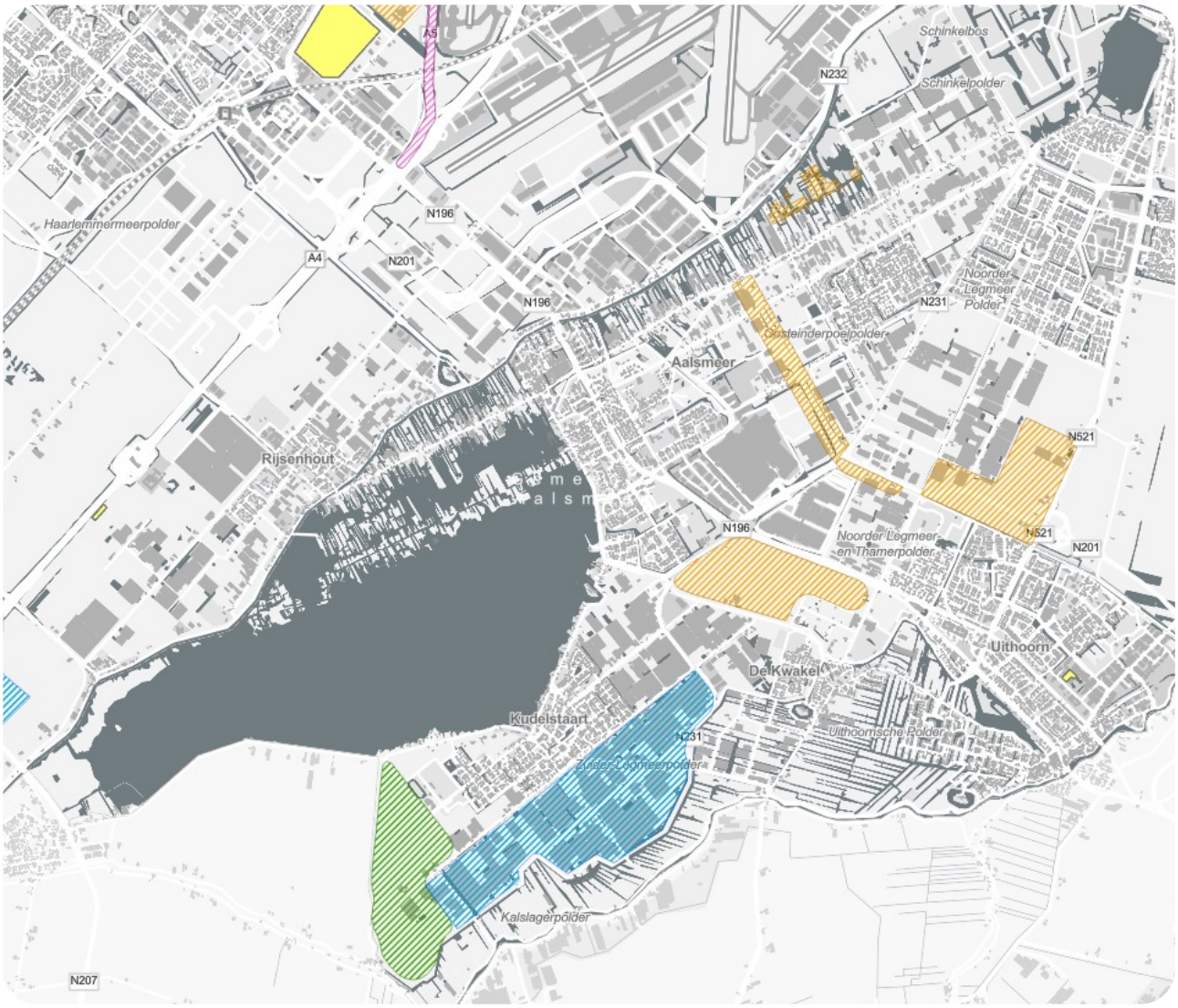
Rol gemeente

De gemeente kan een kwartiermaker instellen om de kansen voor lokale opwek in kaart te brengen: wat is er nodig, wie is geïnteresseerd om eigenaar te worden? Voor de RES zoek-gebieden geldt dat deze door de kwartiermaker voorbereid kunnen worden tot ‘projectgebieden’. Belangrijk is daarbij dat er een initiatiefnemer per zoekgebied wordt gevonden. De kwartiermaker kan lokaal zoeken naar initiatiefnemers of ontwikkelaars en ook de kansen mee te nemen vanuit het thema klimaatneutrale bedrijven terreinen. Als de kwartiermaker klaar is en de projecten zijn gedefinieerd dan kan een projectleider namens de gemeente de initiatiefnemers of project-ontwikkelaars begeleiden.

Het benutten van kleine daken kan aan de markt over worden gelaten. De markt heeft op dit moment veel last van onduidelijk rijksbeleid, vooral met betrekking tot saldering. De gemeente kan voor grote en of vergunning plichtige projecten de procedures en vergunningen begeleiden en makkelijker maken en de afdeling van de vergunningen proactief voorbereiden op aanvragen.

Vervolgstappen
In aanloop naar de omgevingsvisie Aalsmeer wordt duidelijk welke RES zoekgebieden kunnen worden gebord in het omgevingsbeleid. Daarvoor is het o.a. nodig het draagvlak te verkennen en eventuele mogelijkheden van grondgebonden energie opwek nader te onderzoeken. Van belang is op te merken dat de gemeenteraad uiteindelijk beslist over grondgebonden energieopwek.
In lijn met de kaders zonne-energie Aalsmeer wordt gewerkt aan het stimuleren van zonne-energie op daken van woningen, bedrijven en organisaties en mogelijk parkeerplaatsen, rekening houdend met netcongestie. Ook is er een belangrijke relatie met het thema klimaatneutrale bedrijventerreinen en kansen voor energyhubs. Een verkenning naar de mogelijkheden om doelen voor energie-opwek in de gemeente te formuleren voor de jaren 2030, 2040, en 2050, en te eventueel te verwerken in het omgevingsbeleid en een energieprogramma.

Figuur 14 – Uitsnede uit de (Noord Hollandse Energie Regio, 2024) van 2024 met de zoekgebieden van de gemeente Aalsmeer en omgeving. Zoekgebieden zon (oranje), zoekgebieden zon en wind (groen), zoekgebied wind (blauw)



Bronvermelding: RES Viewer (Noord-Holland.nl)

Wisselstroom en gelijkstroom

Ons elektriciteitssysteem is gebouwd voor wisselstroom (AC). Met wisselstroom wordt elektriciteit over grote afstanden vervoerd. Gelijkstroom wordt gebruikt voor consumentenelektronica. Onze mobieltjes, televisies en computers zijn gemaakt voor gelijkstroom (DC). Zonnepanelen en accu's van elektrische auto's zijn ook gemaakt voor gelijkstroom. Bij het opwekken van stroom en het gebruiken van stroom wordt de stroom steeds omgezet, met omvormers en converters. Met een gelijkstroomnet kan dat anders.

Met een gelijkstroom net kunnen zonnepanelen gelijkstroom leveren die via een nieuw gelijkstroomnet meteen wordt opgeslagen in batterijen, bijvoorbeeld van elektrische auto's. Zo'n nieuw net wordt een 'tweede ring' of microgrid genoemd. Deze tweede ring kan het huidige overbelaste elektriciteitsnet ontlasten door meer balans te geven. Vanwege de mogelijke bijdrage aan het verminderen van netcongestie willen we de kansen van gelijkstroominnovaties verder verkennen, bijvoorbeeld vanuit het thema Klimaatneutrale bedrijventerreinen.

Bij de deelnemers is veel enthousiasme over dit idee. Voordelen die ze zien zijn:

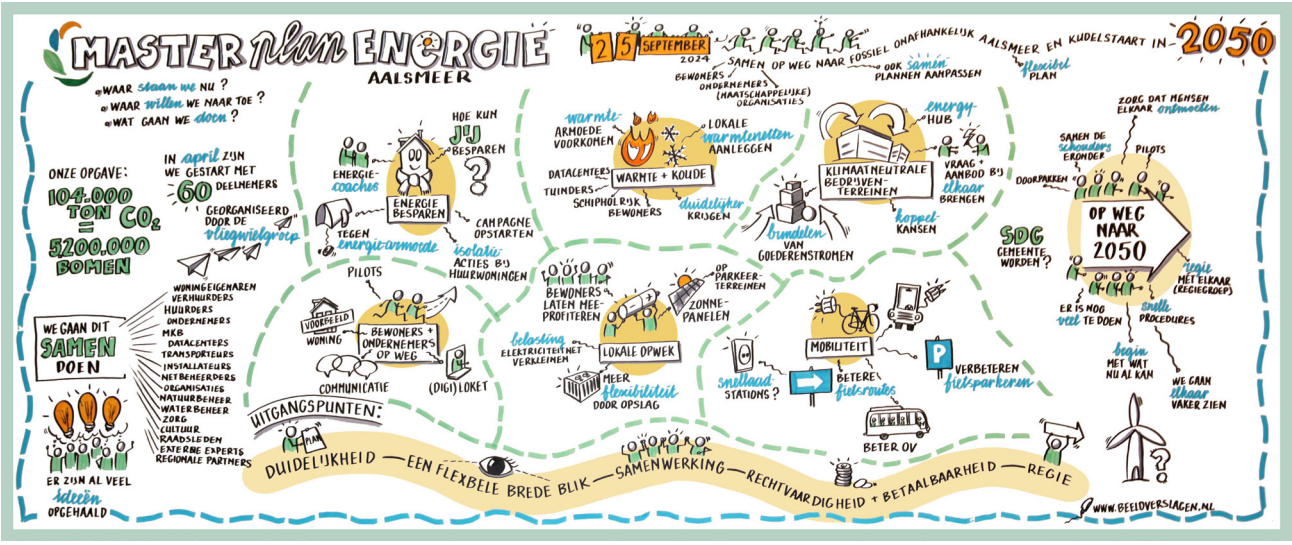
- Microgrids dragen bij aan zelfvoorziening en autonomie omdat ze op zichzelf kunnen staan. Met een tweede ring of microgrids van gelijkstroom zouden extra laagspanningsruimten (trafo's) in buurten voorkomen kunnen worden.
- Ook laadpleinen kunnen autonoom op een 'eigen net' van gelijkstroom.

Nadelen worden ook gezien:

- Waarom zou je een tweede elektriciteitssysteem willen? We hebben in Nederland een goed functionerend systeem, op wisselstroom.
- Er is nog weinig kennis over gelijkstroomnetwerken.
- Hoe beheer je microgrids? Door de netbeheerder, in een DSO (Distribution System Operator)?

4.7 Visuele samenvatting van het Masterplan Energie Aalsmeer

Figuur 15 – Handgetekende samenvatting, gemaakt tijdens het transitiecafé



5 Masterplan Energie: van samen het plan maken, naar samen uitvoeren

Veel verschillende partijen werkten samen aan het Masterplan Energie. Ook het vervolg wordt gezamenlijk georganiseerd, zodat de ontstane energie en betrokkenheid wordt behouden en verder wordt ondersteund en uitgebreid. Door het vervolgproces een wendbare structuur te geven kan worden bijgesteld wanneer nodig. Ook is er ruimte voor nieuwe initiatiefnemers en initiatieven om zich aan te sluiten.

5.1 Waarom een gezamenlijke uitvoering?

Het streven is om zoveel mogelijk beweging en samenwerking te creëren onder inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheid. Daardoor wordt gebruikgemaakt van de energie, kennis en middelen die in Aalsmeer en Kudelstaart aanwezig zijn, passen de initiatieven en uitvoering bij de lokale context, en ontstaan lokale kennisontwikkeling en verbondenheid tussen verschillende partijen. Want alleen door met elkaar te werken aan de energietransitie lukt het om in 2050 fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal te zijn.

Aanpak
Er gebeurt al veel in Aalsmeer en Kudelstaart. Inwoners, ondernemers, organisaties en overheid werken op verschillende manieren aan verduurzaming en de energietransitie. Maar om een beweging op gang te brengen en het Masterplan Energie uit te voeren is meer nodig. Daarom stimuleert het vervolgproces meer samenwerking, ondersteuning, en ruimte voor initiatieven. Dat doen we op de volgende manieren:

1. Initiatieven ondersteunen: Een projectteam en vliegwielgroep brengen in beeld welke samenwerkingen en initiatieven al bestaan en welke nog nodig zijn om het Masterplan Energie uit te voeren. Zij stimuleren initiatieven en samenwerkingen en ondersteunen de start en verdere ontwikkeling daarvan – gebaseerd op de energie en het enthousiasme dat leeft in de samenleving. Het projectteam is aanspreekpunt voor initiatiefnemers.
2. Zelforganisatie stimuleren: Uitvoeringscoalities en werkgroepen werken zoveel mogelijk zelfstandig aan projecten. Een 'trekker' is aanspreekpunt van de werkgroep en houdt zicht op de voortgang. De groepen worden ondersteund door het projectteam, dat ook de algehele voortgang volgt.
3. Leren & ontwikkelen faciliteren: Een projectteam zorgt ervoor dat leren en uitwisseling tussen de verschillende groepen zoveel mogelijk gestimuleerd wordt, bijvoorbeeld door middel van netwerken, een nieuwsbrief, en kennis- en samenwerkingsbijeenkomsten. Op die manier wordt een lerende beweging gefaciliteerd.
4. Reflecteren, leren & nieuwe acties: De vliegwielgroep volgt de voortgang van de beweging en organiseren terugkombijeenkomsten. Daarin is ruimte voor reflectie en evaluatie op basis van ervaring en geleerde lessen, wordt het Masterplan Energie waar nodig bijgesteld, en kunnen nieuwe acties en verbindingen ontstaan.
5. Continuïteit & Communicatie: Voortdurend houden de vliegwielgroep en het projectteam overzicht op het geheel: zij zorgen voor ondersteuning, monitoring, en voor communicatie binnen en buiten de beweging. Werkgroepen zorgen zelf ook voor communicatie met hun doelgroep en stellen het projectteam op de hoogte van hun voortgang.

Werkstructuur
De volgende groepen werken aan het Masterplan Energie:

- Vliegwielgroep. De vliegwielgroep die het co-creatietraject tot nu toe organiseerde wordt voortgezet. Zij bestaat uit personen die een verschillend perspectief op de energietransitie in Aalsmeer vertegenwoordigen en goed verbonden zijn binnen Aalsmeer en Kudelstaart. De vliegwielgroep initieert de vervolgstappen van het Masterplan Energie en volgt en ondersteunt de uitvoering en voortgang. Ook treden zij op als ambassadeurs van de beweging. De vliegwielgroep wordt ondersteund door het projectteam.
- Projectteam. Het projectteam ondersteunt de uitvoering van het Masterplan Energie en degenen die daaraan werken. Het bestaat uit een kwartiermaker/coördinator, een beleidsadviseur energie, een projectmedewerker en een communicatieadviseur. Zij huren wanneer nodig technisch experts of gespreksbegeleiders in. Het projectteam ondersteunt bijvoorbeeld op de volgende manieren: aanspreekpunt zijn voor wie aan het Masterplan werkt of wil werken; contacten leggen en verbinden; voortgang monitoren en bewaken; samenwerking met externe en interne stakeholders; inhoudelijke expertise; communicatie activiteiten.
- Uitvoeringscoalitie en werkgroepen. Het uitwerken van de oplossingen uit het Masterplan en daaraan vorm geven is een gezamenlijke zoektocht. Voor sommige oplossingen bestaan al initiatieven en samenwerkingen (zoals voor de isolatieacties uit thema 'energie besparen'), andere oplossingen vragen om iets nieuws (zoals het aanjaagteam uit thema 'klimaatneutrale bedrijventerreinen'). Het projectteam initieert en stimuleert het vormen van een uitvoeringscoalitie met werkgroepen, die aansluiten bij waar energie en enthousiasme zit in de samenleving. Vervolgens gaan deze groepen zoveel mogelijk zelfstandig te werk: zij werken oplossingen verder uit, zetten acties in gang, houden zicht op de voortgang en delen hun ervaringen met andere groepen. Hierin worden zij ondersteund door het projectteam, waar ook nieuwe initiatiefnemers kunnen aankloppen.

5.2 Voortzetten beweging

De volgende activiteiten ondersteunen de beweging Masterplan Energie.

Vervolgbijeenkomsten

- Terugkombijeenkomsten (2 maal per jaar): alle betrokkenen komen samen, wisselen kennis, ervaring en ideeën uit, stellen acties en oplossingen bij (geïnitieerd vanuit de vliegwielroep en het projectteam);
- Informatiesessies: bijeenkomsten, webinars, presentaties of excursies over nieuwe ontwikkelingen en specifieke onderwerpen om te leren en nieuwe kennis op te doen (geïnitieerd vanuit deelnemers en vanuit vliegwielgroep en projectteam);
- Themabijeenkomsten: bijeenkomsten voor groepen om kennis te delen en of krachten te bundelen (geïnitieerd door deelnemers en projectteam).

Communicatie
Een behoorlijke groep Aalsmeerders is inmiddels al betrokken bij het Masterplan Energie. Om deze beweging voort te zetten en meer mensen te bereiken is communicatie nodig op twee niveaus.

1. **Communicatie met mensen die actief betrokken zijn bij het Masterplan Energie.** Degenen die werken aan het Masterplan Energie en de uitvoeringscoalitie en werkgroepen worden via mail en bijeenkomsten op de hoogte gehouden, hebben contact met het projectteam, informeren hun eigen achterban, en zorgen ervoor dat geïnteresseerden kunnen aansluiten. Mogelijk wordt op termijn een website ontwikkeld.
2. **Informeren en betrekken van inwoners en ondernemers in Aalsmeer.** Er wordt een communicatieplan ontwikkeld en uitgevoerd om inwoners en ondernemers te informeren en betrekken.

Monitoring voortgang
Het projectteam bewaakt via monitoring de voortgang en het behalen van het doel om klimaatneutraal en fossiel onafhankelijk te worden in uiterlijk 2050. Dat gebeurt op basis van kwantitatieve gegevens uit de nationale Klimaatmonitor en kwalitatieve gegevens vanuit de mensen en partijen die werken aan het Masterplan Energie.

6 Vervolgstappen

Uit het co-creatietraject zijn verschillende concrete acties naar voren gekomen. In dit hoofdstuk wordt de belangrijkste vervolgstap per thema genoemd.

We gaan door met de ondersteunings-aanpak, waaronder de isolatie aanpak

Voor bewoners en ondernemers hebben de gemeente en samenwerkingspartners al diverse activiteiten lopen. Dit onderwerp is top of mind bij deelnemers. Ga vooral verder met deze activiteiten.

We bepalen op korte termijn de strategie voor warmtenetten

In de glastuinbouw wordt serieus gekeken naar warmtenetten als optie voor verduurzaming. De unieke Aalsmeerse situatie biedt kansen om een warmtenet voor de glastuinbouw te koppelen aan de warmtebehoefte in Aalsmeerse woon-wijken. Als de gemeente een collectief warmtenet in publieke handen wil realiseren dan zijn de doorslaggevende beslissingen de aankomende twee jaar te nemen.

We stellen een routekaart op voor klimaatneutrale bedrijventerreinen

De gemeente kan bedrijventerreinen ondersteunen, bijvoorbeeld door de informatie-voorziening te verbeteren. CE Delft raadt de gemeente aan om samen met de ondernemers van de bedrijventerreinen te onderzoeken wat de mogelijke verduurzamingsroutes zijn en dit uit te werken in een routekaart voor het verduurzamen van bedrijventerreinen.

We stellen een marketing- en communicatie-plan op om participatie te verbeteren

Om draagvlak te creëren onder bewoners en ondernemers in de gemeente Aalsmeer gaan we een marketing- en communicatieplan op te stellen. We willen bewustwording vergroten, en inwoners, organisaties en ondernemers stimuleren, activeren en ondersteunen met onder andere concrete voorbeelden en handelingsperspectief. Wanneer dat logisch en kansrijk is willen we samenwerking stimuleren en ondersteunen.

We gaan door met het beleid voor mobiliteit en opwek

In de gemeente Aalsmeer hebben veel partijen (en de gemeente) al eerder plannen en beleid opgesteld. CE Delft raadt aan hier verder mee te gaan de plannen uit te voeren.
Het gaat dan onder andere over:

- het uitvoeren mobiliteitsagenda door de gemeente;
- het verduurzamen van de eigen organisatie;
- werken aan lokale duurzame energie-opwek.

We blijven in co-creatie werken aan het Masterplan Energie

Het Masterplan Energie is een levend document. Dit rapport is slechts een tussenstap.

- het is van belang dat de co-creatie met de samenleving wordt voortgezet;
- samenwerkingen die voortgekomen zijn uit dit traject worden voortgezet;
- uitvoeringscoalities worden ondersteund;
- capaciteit en kennis worden uitgebouwd, mogelijk ook investeren in en met partners;
- zorgen voor voldoende financiering, dit kan onder anderen gerealiseerd worden door lobby bij het rijk en provincie, voor bijvoorbeeld warmte, subsidies, en uitvoeringskosten, zie Bijlage B: Financiering.

7 Impactanalyse

Tijdens het co-creatie proces is in verschillende thema's gesproken over ideeën, plannen en oplossingen om tot de benodigde CO2-reductie te komen (zie Hoofdstuk 4). In Hoofdstuk 2 is per sector uit het Klimaatakkoord gekeken wat de huidige emissievoetafdruk is, en wat verwacht wordt voor 2050. Dit hoofdstuk bevat een impactanalyse van de ideeën, plannen en oplossingen uit Hoofdstuk 4. Er is gekeken naar de tijdlijn tussen nu en 2050. Per sector uit het Klimaatakkoord is een kwalitatieve (en soms een kwantitatieve) inschatting gedaan van de impact van de plannen uit het co-creatieproces. Figuur 16 laat de samenhang tussen de thema's en de sectoren uit het Klimaatakkoord zien. In dit hoofdstuk wordt per sector weergegeven:

- wat de resterende emissies zijn volgens de prognose uit Paragraaf 2.3;
- in welke thema's oplossingen voor deze sector zijn besproken;
- kwantitatief of kwalitatieve inschatting van de impact van de oplossingen en hoe ver deze gevorderd zijn.

Figuur 16 – De relatie tussen de thema's en de sectoren uit het Klimaatakkoord



Energie besparen					
Warmte en koude					
Klimaatneutrale bedrijventerreinen					
Bewoners en ondernemers op weg					
Mobiliteit					
Lokale opwek van elektriciteit					

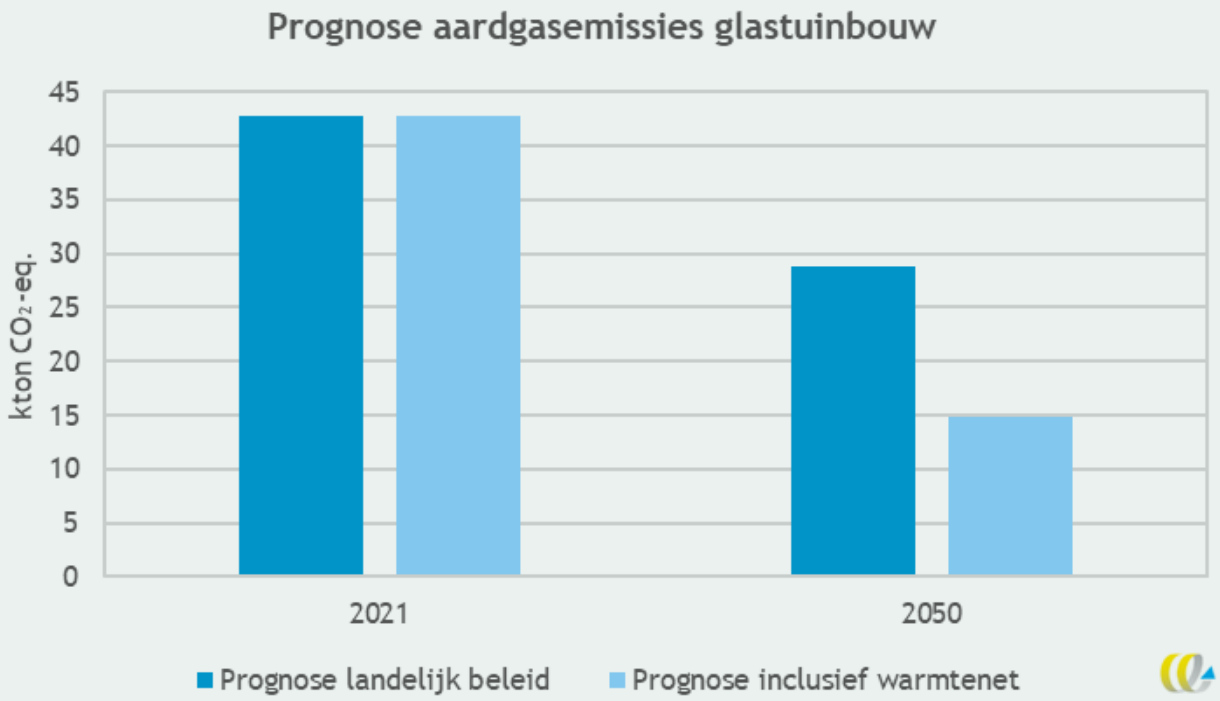
Bronvermelding: Illustratie uit de sessies van het Masterplan Energie Aalsmeer.

Land- en tuinbouw

Emissies in 2050 volgens emissieprognose: 38 kton CO2-eq. (36%).
Besproken in het thema: warmte en koude.

Eén van de projecten is een warmtenet in het gebied De Kwakel Kudelstaart. Hiermee kan ca. 14 kton CO2-eq. extra reductie gerealiseerd worden. Voor de rekenmethode: zie Bijlage D.

Figuur 17 – Emissiereductie als gevolg van het warmtenet in De Kwakel Kudelstaart



Naast het warmtenet is in de sessies benoemd dat ook de rest van de glastuinbouwbedrijven moeten verduurzamen. De ideeën hiervoor zijn nog in de een eerste stadium. Dit is ook weergegeven in Tabel 3.

Tabel 3 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ⟷ +++++ groot	- er zijn ideeën ⟷ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
Warmtenet voor kassengebied De Kwakel Kudelstaart	+++++	+
Oplossing voor overige kassen-complexen	+++	-
Individuele route	+++	-

Gebouwde omgeving - Huishoudens

Emissies in 2050 volgens prognose: 31 kton CO2-eq. (30%).
Besproken in het thema: warmte en koude, bewoners en bedrijven op weg.

Wanneer een warmtenet wordt aangelegd in Stommeer, Hornmeer en Aalsmeer-centrum kan daarmee 8,4 kton CO2-reductie in 2050 behaald worden. Een warmtenet in Kudelstaart zorgt voor 5 kton CO2-reductie. Een warmtenet in Oosteinde zorgt voor 4 kton CO2-reductie. Deze wijken samen zijn 17,4 kton CO2-reductie. Voor de berekening is er vanuit gegaan dat 80% van de woningen aansluit op het warmtenet, voor de volledige rekenmethode zie Bijlage D.

Tabel 4 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ⟷ +++++ groot	- er zijn ideeën ⟷ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
Warmtenet Stommeer, Hornmeer en Aalsmeer centrum	+++++	-
Warmtenet voor Kudelstaart en nieuwbouw	+++	-
Individuele route	+++	++
Warmtenet voor Oosteinde	+++	-
Collectieve oplossing lintbebouwing	+	-

Gebouwde omgeving - Diensten

Emissies in 2050 volgens prognose:
19 kton CO2-eq. (18%).
Besproken in het thema: warmte en koude, bewoners en bedrijven op weg.

Wanneer een warmtenet wordt aangelegd in Stommeer, Hornmeer en Aalsmeer-centrum kan daarmee 5,8 kton CO2-reductie in 2050 behaald worden. Een warmtenet in Kudelstaart zorgt voor 0,5 kton CO2-reductie. Een warmtenet in Oosteinde zorgt voor 0,2 kton CO2-reductie. Voor de berekening is er vanuit gegaan dat 80% van de bedrijfsgebouwen aansluit op het warmtenet, voor de volledige rekenmethode zie Bijlage D.

Tabel 5 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ⟷ +++++ groot	- er zijn ideeën ⟷ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
Klimaatneutrale gebiedsaanpak Hornmeer	+++++	+
Klimaatneutrale gebiedsaanpak Greenpark	+++++	+
Klimaatneutrale gebiedsaanpak Schinkelpolder	+++	-
Warmtenet Stommeer, Hornmeer en Aalsmeer centrum	+++	-
Warmtenet voor Kudelstaart en nieuwbouw	+	-
Warmtenet voor Oosteinde	+	-
Gemeentelijke organisatie	+	+
Individuele route	+	+

Mobiliteit

Emissies in 2050 volgens prognose:
10 kton CO2-eq. (10%).
Besproken in het thema: logistiek en klimaatneutrale bedrijventerreinen.

Er zijn verschillende typen mobiliteit die elk hun eigen aanpak nodig hebben. De gemeente Aalsmeer wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van veel logistieke bewegingen. Toch zijn de emissies van de logistiek (vrachtwagens en bestelbusjes) slechts verantwoordelijk voor een derde van de mobiliteitsemissies in Aalsmeer, terwijl personenvervoer ongeveer de helft van de mobiliteitsemissies veroorzaakt (zie Bijlage D).

Dit komt doordat de vrachtwagens en bestelbussen maar een klein stuk van hun totale reis door de gemeente Aalsmeer rijden. Grote stukken rijden ze op snelwegen door een andere gemeente en omdat er geen snelwegen in de gemeente Aalsmeer zijn, rijden in Aalsmeer alleen vrachtwagens die Aalsmeer als bestemming hebben. Wanneer de logistiek verduurzaamt, bijvoorbeeld door elektrificatie of overstapt op waterstof, dan is Aalsmeer een logische plek om te op te laden of bij te tanken. Dat betekent dat, ondanks dat de huidige emissies van de logistiek beperkt zijn, veel van de impact van de verduurzaming wel in de gemeente terechtkomt. Denk hierbij aan verzwaring van het net voor laadpalen voor vrachtwagens, etc.

Industrie

Emissies in 2050 volgens prognose:
6 kton CO2-eq. (6%).

De verduurzaming van industrie is niet expliciet besproken in de werkateliers en sessies.
De industriële bedrijven gaan hier zelf mee aan de slag. De verduurzaming van de industrie valt onder de verantwoordelijkheid van het rijk.

Tabel 6 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ↔ +++++ groot	- er zijn ideeën ↔ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
Verduurzaming personenvervoer o.a. door laadinfra faciliteren	++++	+
Duurzame logistiek: elektrificeren of waterstof	+++	-
Hubs voor bundelen goederenstromen: samenwerking in de keten	+++	-
Mobiele werktuigen	++	-
Openbaar vervoer	+	++
Verduurzaming overig vervoer	+	-

Hernieuwbare opwek

Voor het berekenen van de CO2-uitstoot gerelateerd aan elektriciteitsverbruik, is de emissiefactor van het landelijke elektriciteitsnet gebruikt. Omdat het Nederlandse elektrici-teitsnet zo goed verbonden is, kan in de praktijk de elektriciteit die gebruikt wordt als in Aalsmeer een lamp aan wordt gezet, ook van buiten de gemeente komen. De elektriciteit die in Aalsmeer wordt opgewekt, wordt weer in heel Nederland gebruikt. Daarom is de eigen opwek binnen de gemeente, met bijvoorbeeld zonnepanelen of windmolens, niet direct meegeteld als CO2-reductie, anders dan dat gemeentelijke of regionale inspanningen een bijdrage leveren aan reductie van de landelijke emissiefactor. Vergroening van de nationale (en internationale) elektriciteitsproductie werkt als externe ontwikkeling door op de emissies van de gemeentelijke elektriciteitsvraag.

De opwek van hernieuwbare elektriciteit in Aalsmeer wordt met deze methodiek dus niet gerekend als directe emissiereductie. Wel is ingegaan op de productie van hernieuwbare elektriciteit. Tabel 7 geeft een kwalitatief overzicht van de impact van ideeën, plannen en projecten voor hernieuwbare opwek.

Tabel 7 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ⟷ +++++ groot	- er zijn ideeën ⟷ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
RES-zoekgebied Zuiderlegmeerpolder Oost	+++++	-
Zon op grote daken, geschikt	+++	++
Kleine daken, geschikt	++	+++
Extra zon op grote daken (bijvoorbeeld versterking van dak nodig)	++	-
RES-zoekgebied Oosteinderpoel	++	-
RES-zoekgebied N201 zon langs infrastructuur	++	-

Totaaleffect

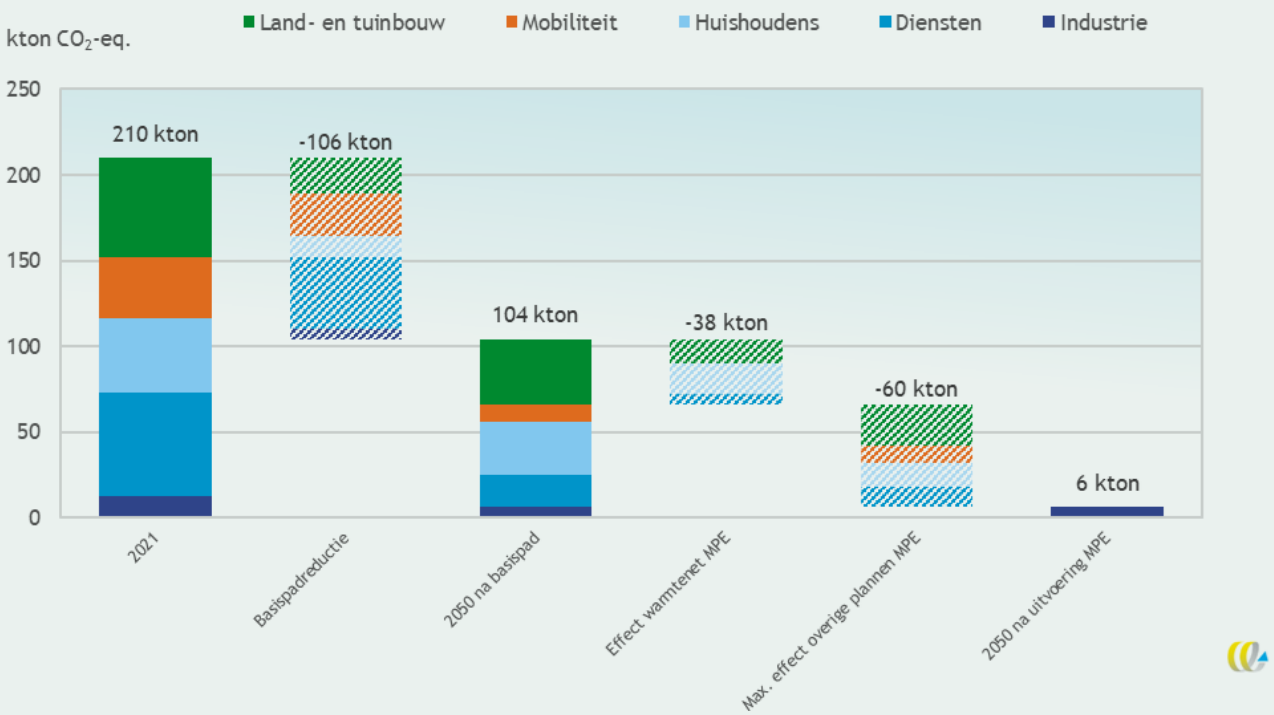
Voor alle sectoren, behalve de industrie, zijn verschillen plannen en ideeën naar voren gekomen. Alleen voor het warmtenet was het mogelijk deze plannen te kwantificeren. Het warmtenet dat is doorgerekend, kan in totaal voor 38 kton reductie zorgen. Dat is een flink aandeel van de 104 kiloton en een grote stap die al binnen afzienbare termijn genomen kan worden. De andere plannen waren nog niet te kwantificeren, omdat deze nog in de planvormingsfase zijn. Wel geven de plannen richting en focus. Door met de plannen aan de slag te gaan en ze verder te concretiseren en tot uitvoering te brengen, kan maximaal nog 60 kton extra CO2-reductie behaald worden. Als dit allemaal gerealiseerd wordt, resteert nog 6 kton CO2-eq. van de industrie. De verduurzaming van industrie is niet expliciet besproken in de werkateliers en sessies. De industriële bedrijven gaan hier zelf mee aan de slag. De verduur¬zaming van de industrie valt onder de verantwoordelijkheid van het rijk.

Conclusie impactanalyse

Het warmtenet dat besproken is in het co-creatieproces kan een significante bijdrage aan de benodigde CO2-reductie geven, namelijk 38 kton CO2-eq. Alle andere projecten die besproken zijn, zijn nog in de planvormingsfase. Hierdoor is het niet mogelijk het effect van deze plannen te kwantificeren. De plannen kunnen maximaal 60 kton CO2-reductie opleveren wanneer ze allemaal worden uitgevoerd. Er resteert nog 6 kton CO2-eq.-emissies waar geen plannen voor zijn. Dit zijn emissies uit de industrie. De industriële bedrijven gaan hier zelf mee aan de slag. De verduurzaming van de industrie valt onder de verantwoordelijkheid van het rijk.

Daarnaast is het belangrijk te beseffen dat de verwachte emissieafname tot 2030 en 2050 niet vanzelf gaat. De maatregelen uit huidig en voorgenomen beleid én de plannen uit het Masterplan Energie moeten volledig worden uitgevoerd. Als plannen niet doorgaan, moeten er alternatieve plannen voor worden gemaakt.

Figuur 18 – Maximaal effect van de plannen uit de co-creatie



Literatuur

CE Delft. (2023). Verduurzaming van bedrijventerreinen. Typering, barrières en oplossingen.

Gemeente Aalsmeer. (2021). Warmtevisie Aalsmeer - concept.

Gemeente Aalsmeer. (2022, 2022). Mobiliteitsagenda Aalsmeer. Gemeente Aalsmeer. https://www.aalsmeer.nl/data/publicatie-website/mobiliteitsagenda-aalsmeer-januari-2022/Mobiliteitsagenda%20Aalsmeer%20januari%202022.pdf

Gemeente Aalsmeer. (2023). Op weg naar een fossielonafhankelijk Aalsmeer. Gemeente Aalsmeer. https://aalsmeer.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document

Liander. (2024). Notitie: resultaat verkenning Warmtetransitie Tuinder de Kwakel-Kudelstaart.

Noord Hollandse Energie Regio. (2022). Eerste RES-Monitor.

Noord Hollandse Energie Regio. (2024). Herijking RES 2024. Noord Hollandse Energie Regio. https://energieregionh.nl/herijking-res-2024-noord-holland-zuid

NOS. (2024). 2040 wordt belangrijk jaar voor het klimaat, meeste werk moet dan zijn gedaan. NOS. https://nos.nl/artikel/2513327-2040-wordt-belangrijk-jaar-voor-het-klimaat-meeste-werk-moet-dan-zijn-gedaan

RES-regio Noord-Holland Zuid. (2021). RES 1.0 Noord-Holland Zuid (concept, 11 maart 2021).

Rijksoverheid. (2022). Nationale Methaanstrategie. Rijksoverheid. https://cdn.nieuweoogst.nu/public/file/212213.pdf

Rijksoverheid. (2024a). Programma-aanpak Small Modular Reactors.

Rijksoverheid. (2024b). Regionale klimaatmonitor. Rijkswaterstaat. https://klimaatmonitor.databank.nl/

TNO. (2024). Toekomst van het Nederlandse energiesysteem. TNO. https://publications.tno.nl/publication/34642479/Acs6Uy/scheepers-2024-toekomst.pdf

Bijlagen

A Beleidskaders.

B Financiering.

C Broeikasgasemissies in Aalsmeer.

D Rekenmethodiek impactanalyse.

A Beleidskaders

Tabel 8 – Nationale beleidskaders

Beleid	Wat is het?	Wat is de kern?
Klimaatakkoord	Een nationale overeenkomst tussen overheid, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en burgers om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.	Het belangrijkste doel van het Klimaatakkoord is de CO2-uitstoot in 2030 met 49% verminderen vergeleken met 1990. In 2050 moet de uitstoot van broeikasgassen met 95% afgenomen zijn. Dit is nodig om de opwarming van de aarde niet verder te laten oplopen dan 1,5°C.
Omgevingswet en Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	Nationale regie op ruimtelijke ordening	De Omgevingswet gaat over de ruimte waarin mensen wonen, werken en ontspannen. Deze nieuwe wet voegt oude wetten samen en bevat regels voor wat er buiten te zien, horen en ruiken is. De Nationale Omgevingsvisie bevat nieuw nationaal ruimtelijk beleid.
Nationaal Programma Energiesysteem (NPE)	Een programma dat de visie van het kabinet op het energie¬systeem tot 2050 omvat.	• Elektriciteit als ruggengraat van het energiesysteem CO2-vrij in 2035. • Waterstof cruciaal voor industrie en internationaal transport. • Afbouwen fossiele koolstof en opschalen duurzame koolstof. • Warmtevraag aanvullen met warmtenetten en elektrificatie, benutten lokale warmtebronnen waar mogelijk, warmteopslag belangrijk als buffer.
Programma Energiehoofdstructuur (PEH)	Het PEH laat zien welke nieuwe nationale energie-infrastructuur nodig is richting 2050 en waar deze slim geplaatst kunnen worden.	Beter anticiperen op ruimte die in de toekomst nodig is voor de energie-infrastructuur om de energietransitie te versnellen.
Landelijk actieplan Netcongestie	Landelijk actieplan om netcongestie aan te pakken.	Sneller bouwen: • sneller realiseren van netuitbreidingen. Sterker sturen: • sturen op betere benutting van het net. Vergroten flexibele capaciteit: • publiek-private acties voor slimme oplossingen.
Nationaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (nMiek)	In de Meerjarenprogramma's Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) worden keuzes vastgelegd over energie-infrastructuurprojecten, zoals hoogspanningsleidingen, transformatorstations of waterstofleidingen. Dat gebeurt zowel op nationaal niveau (nMIEK) als op provinciaal niveau (pMIEK).	Het nMIEK omvat de energie-infrastructuurprojecten die van nationaal belang zijn. Deze projecten zijn gebaseerd op de energie¬strategieën van de zes Nederlandse industriële clusters, de Cluster Energiestrategieën (CES).

Beleid	Wat is het?	Wat is de kern?
Wet collectieve warmte (WCW)	De Wet collectieve warmte (Wcw) vervangt de Warmtewet. Deze wet draagt eraan bij dat het leveren van warmte in de toekomst goed geregeld is: betrouwbaar, betaalbaar en duurzaam.	• marktordening; • tariefregulering; • verduurzaming; • leveringszekerheid; • meerderheidsaandeel in publiek bezit.
Wet gemeentelijke instrumenten warmtetransitie (Wgiw)	Een wetsvoorstel (goedgekeurd door de Tweede Kamer) dat gaat de bevoegdheden van de gemeente in de warmtetransitie.	De Wgiw geeft gemeenten de bevoegdheid om wijken aan te wijzen, die de komende tijd van aardgas overstappen op duurzame energie. Het is een belangrijk instrument voor gemeenten om hoge kosten te voorkomen voor de samenleving. Hierdoor hoeft (een deel van) het gasnet namelijk niet in stand te worden gehouden voor een klein aantal mensen.
Convenant Energietransitie Glastuinbouw	Afspraken tussen de glastuinbouw sector en de overheid over de Energietransitie in de glastuinbouw.	Voor 2030 is een restemissiedoel van 4,3 Mton CO2-equivalenten afgesproken. De ambitie voor 2040 is om zowel klimaatneutraal als economisch rendabel te zijn.
Prestatieafspraken met woningcorporaties	Prestatieafspraken zijn een vrijwillige, maar niet vrijblijvende overeenkomst tussen drie partijen: de huurders-organisatie, gemeente en corporatie.	Afspraken uit de prestatieafspraken voor het verduurzamen van de gebouwen: • Nieuwbouw aardgasvrij. • Grote renovaties naar label B. • Planmatig onderhoud, renovatie van mutatiewoningen, grote renovaties en volgens de SaVe (Samen Verduurzamen) aanpak. E, F en G sneller energetisch te verbeteren. • Bij het uitvoeren van planmatig onderhoud en het muteren van een woning, wordt waar het kan verduurzaamd. • Complexgewijze aanpak energetische verbetering van C en D labels. • waar mogelijk duurzame materialen als onderdeel van circulair bouwen. • Gedrag en communicatie. • Deelname Vliegwielgroep Masterplan Energie

Tabel 9 – Regionale en lokale beleidskaders

Beleid	Wat is het?	Wat is de kern?
Energie Systeem Actieplan (ESAP)	Programma van Liander: Samen programmeren voor een toekomst-bestendig energie-systeem.	Jaarlijkse cyclus: • Gemeenschappelijke feitenbasis: ontwikkelingen integraal in beeld. • Impact bepalen: benodigde netcapaciteit in beeld. • Koppelkansen verkennen: hoe netimpact reduceren? • Keuzen maken en uitvoeren: planningen op elkaar leggen.
Regionale Energiestrategie (RES)	Regionale energiestrategie voor hernieuwbare opwek.	De RES-regio Noord-Holland Zuid doet een bod om 2,7 TWh hernieuwbare energie op te wekken in 2030.
Regionale Structuur Warmte (RSW)	Een overzicht van de beschikbare duurzame warmtebronnen, de vraag naar warmte en van de bestaande en te verwachten warmte-infrastructuur in de regio.	De provincie heeft alle warmtebronnen in Noord-Holland in kaart gebracht. Deze zijn terug te vinden in het online warmtedata-register. Hiermee wordt vraag en aanbod van warmte inzichtelijk gemaakt, zodat zichtbaar wordt waar kansen voor koppeling liggen.
Energievisie	De Energievisie geeft een overzicht van ontwikkelingen in energievraag, aanbod en infrastructuur, schetst belangrijke algemene principes voor het toekomstige energiesysteem in het gebied en maakt de s tructurerende keuzes voor het gebied inzichtelijk.	Voor Amstelland-Meerlanden zijn de belangrijke keuzes: • Verduurzaming luchtvaart: elektrificatie, waterstof en/of duurzame brandstoffen? • Warmtevraag Schiphol-Oost en -Zuid: warmtenet (in plaats van volledige elektrificatie). • Warmtevraag glastuinbouw: warmtenet (in plaats van volledige elektrificatie). • Verduurzaming vrachtverkeer: waterstof of elektrificatie? • Zonnecarré A9: direct gekoppeld aan energie-vragers (in plaats van enkel invoeding in het elektriciteitsnet). • Datacenters: vestiging extra datacenters na 2030 of niet?
pMIEK	In de Meerjarenprogramma's Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) worden keuzes vastgelegd over energie-infrastructuur–projecten, zoals hoogspannings-leidingen, transformatorstations of waterstofleidingen. Dat gebeurt zowel op nationaal niveau (nMIEK) als op provinciaal niveau (pMIEK).	Projecten in de regio Aalsmeer: • Verkenning naar mogelijkheden voor aanleg regionaal warmtenet, glastuin-bouw, Schiphol en omliggende gebouwde omgeving (inclusief gebruik restwarmte datacenters en beschikbaarheid andere bronnen, zoals geothermie). • Verkenning naar de mogelijkheden voor een aftakking van de H2-backbone naar regio Schiphol/Aalsmeer.
Transitievisie-warmte/ Warmte-programma	Een transitievisiewarmte is een beleidsdocument dat een eerste richting geeft aan de aanpak van het isoleren en aardgasvrij maken van de gebouwde omgeving. In Aalsmeer heet dit de warmtevisie. Het warmte-programma is het vervolg op de transitievisie-warmte. Uiterlijk eind 2026 moeten gemeen-ten hun warmteprogramma vast-stellen en aanvullende gebieden aanwijzen voor de periode tot 2035.	In de warmtevisie zijn warmtebuurten gedefinieerd die bestaan uit woningen die goed bij elkaar passen. Per warmtebuurt is een voorkeurstechniek bepaald. De warmtevisie van de gemeente Aalsmeer is niet vastgesteld.

Beleid	Wat is het?	Wat is de kern?
Omgevingsvisie en omgevingsplan	De gemeente Aalsmeer geeft in omgevingsvisies en omgevingsplan aan hoe de gemeente zich wil ontwikkelen op ruimtelijk gebied en hoe u grond en gebouwen mag gebruiken.	Omgevingsvisie: Met de omgevingsvisie komt er een kader en kompas voor ruimtelijke ontwikkelingen. In de omgevingsvisie worden belangen ruimtelijk afgewogen en samengebracht. De visie beschrijft de gewenste ruimtelijke toekomst van Aalsmeer. Omgevingsplan: Het omgevingsplan bevat alle regels voor de fysieke leefomgeving op lokaal niveau. Het gaat over welke activiteiten worden toegestaan. En welke regels bij deze activiteiten gelden. Alle regels in het omgevingsplan samen leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
Lokaal beleid opwek (Kaders zonne-energie Aalsmeer)	Het is een ruimtelijk afwegingskader voor zonne-energie opwek in Aalsmeer. Aalsmeer is ingedeeld in acht deelgebieden. Door middel van een zonne¬ladder wordt per deelgebied duidelijkheid gegeven over de (on)mogelijk-heden van zonne-energie opwek.	Aalsmeer heeft bepaald dat er zoveel mogelijk zonne-energie op daken (trede 1) dan via multifunctioneel ruimtegebruik (trede 2) op te wekken alvorens opwek als secundaire functie (trede 3) of primaire functie (trede 4) toe te staan. Trede 4 is niet toegestaan met uitzondering van enkele uitzonderingen en tijdelijkheid van 25 jaar.
Mobiliteitsagenda Aalsmeer	De Mobiliteitsagenda bepaalt o.a. het beleid voor duurzamer verkeer en vervoer.	De Mobiliteitsagenda richt zich op duurzaamheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.
De Lokale Aanpak Isolatie (LAI)	De Lokale Aanpak Isolatie (LAI).	De lokale aanpak isolatie Aalsmeer richt zich op het stimuleren en ontzorgen van woningeigenaren bij het isoleren van woningen met een slecht energielabel (DEFG) en gemiddeld lage WOZ. Daarnaast richt de aanpak in het ontzorgen en begeleiden van minima in een koopwoning. Deelnemers krijgen een korting op uitgevoerde maatregelen boven op de landelijke subsidies. En ontvangen desgewenst ondersteuning bij het aanvragen van subsidies.
De aanpak energiearmoede	De aanpak energiearmoede.	De energiearmoede aanpak richt zich via verschillende activiteiten op het tegengaan van energiearmoede. Denk aan energiefixers die kleine maatregelen aanbrengen en tips geeft om in huis energie te besparen of de energiecoaches (vrijwilligers) die inwoners helpen energie te besparen.

B Financiering

De transitie naar duurzame energie binnen de gemeente Aalsmeer is een complex en dynamisch proces dat onvermijdelijk gepaard gaat met onzekerheden en risico's. Hoewel deze risico's niet volledig kunnen worden geëlimineerd, kunnen er wel strategieën en afspraken worden geformuleerd om ze effectief te beheersen. Deze beknopte bijlage behandelt financieringsmogelijkheden beschrijvend.

Risicobeheersing en besluitvorming

1. Grote plannen voorleggen aan de raad: er kan vooraf geen prijskaartje gegeven worden voor de energietransitie van Aalsmeer en Kudelstaart. De energietransitie bestaat uit vele plannen en projecten. Er kan afgesproken worden om grote plannen en projecten voor te leggen aan de raad voor besluitvorming. Op die manier kan de raad haar verantwoordelijkheid nemen als het gaat over de financiën en de betaalbaarheid en een vinger aan de pols houden op de voortgang.
2. Fasering van projecten: door de uitvoering van projecten in fases te plannen, kunnen we risico's beperken en indien nodig tijdig bijsturen.
3. Afgebakende projecten en SMART-formulering: het formuleren van projecten op een SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdgebonden) manier en het werken met procesopdrachten helpt om de risico's te minimaliseren en de voortgang beter te monitoren.

Financieringsmogelijkheden

In het MPE worden verschillende financieringsmogelijkheden beschreven die kunnen bijdragen aan de realisatie van de energietransitie. Financiering is nodig als de gemeente een directe rol zou nemen in een project. Dat zijn meestal de grote projecten zoals collectieve warmte of grootschalige opwek van elektriciteit. Om de financiering van zo'n project mogelijk te maken zijn investeringen, garantstellingen, subsidies en of financiering door derden nodig:

1. Aandeelhouderschap en investeringen: de gemeente kan ervoor kiezen om zelf te investeren of als aandeelhouder op te treden in duurzame energieprojecten. Dit kan bijdragen aan een grotere betrokkenheid, zeggenschap en controle over de projecten.
2. Garantstellingen: het afgeven van garantstellingen kan helpen om financiering van derden aan te trekken door de risico's voor investeerders te verkleinen. De gemeente kan garant staan, maar de gemeente kan ook de provincie of het rijk vragen om (mede) garant te staan.
3. Subsidies voor onrendabele toppen: voor projecten die financieel minder rendabel zijn, kunnen subsidies worden aangevraagd om de onrendabele top te dekken. Dit kan zowel via nationale als Europese subsidies.
4. Financiering door derden: voor het financieren van grote projecten zijn investeringen van derden nodig, zoals de Bank Nederlandse Gemeenten of van de provincie of het rijk. Subsidies van de gemeente of van derden, zoals Europese of nationale programma's, en garanties van het rijk worden aangewend om de financiering te ondersteunen.

Betaalbaarheid voor Bewoners

Een belangrijk aspect van de energietransitie is de betaalbaarheid voor bewoners bij het uitvoeren van maatregelen.

De gemeente kan diverse maatregelen en ondersteuningen overwegen:

- Eindgebruikerskosten: het in kaart brengen van de kosten voor eindgebruikers en het bieden van persoonlijke leningen en of subsidies kan helpen om de financiële lasten voor bewoners te verlichten. Denk bijvoorbeeld de nationale Energie Bespaarlening die de financiële lasten voor bewoners verlicht en investeren in energiemaatregelen makkelijker maakt. Informatievoorziening over subsidies en financiering is standaard onderdeel van het gemeentelijke ondersteuningsaanbod.
- Hulp en ondersteuning: het aanbieden van hulp bij het aanvragen van subsidies en het verstrekken van informatie over beschikbare financieringsopties helpt inwoners bij deelname aan de energietransitie. Kosten en opbrengsten van maatregelen om woningen in stappen te verduurzamen worden standaard meegenomen bij uitvoering van de huidige ondersteuningsaanpak. Denk aan informatievoorziening voor leningen en subsidies en ondersteuning bij het aanvragen subsidies.

Directe Kosten voor de gemeente en partners

Tot slot moet rekening gehouden worden met de directe kosten voor de gemeente en haar partners. Dit omvat onder andere de inzet van mensen en middelen voor het proces en ondersteuning.

Door een duidelijke en gedegen aanpak van financiering en risicobeheersing te hanteren, kunnen we gezamenlijk werken aan een succesvolle en duurzame energietransitie binnen de gemeente. Kaders voor financiering worden wanneer nodig in een later stadium verder uitgewerkt en afgestemd met de gemeenteraad.

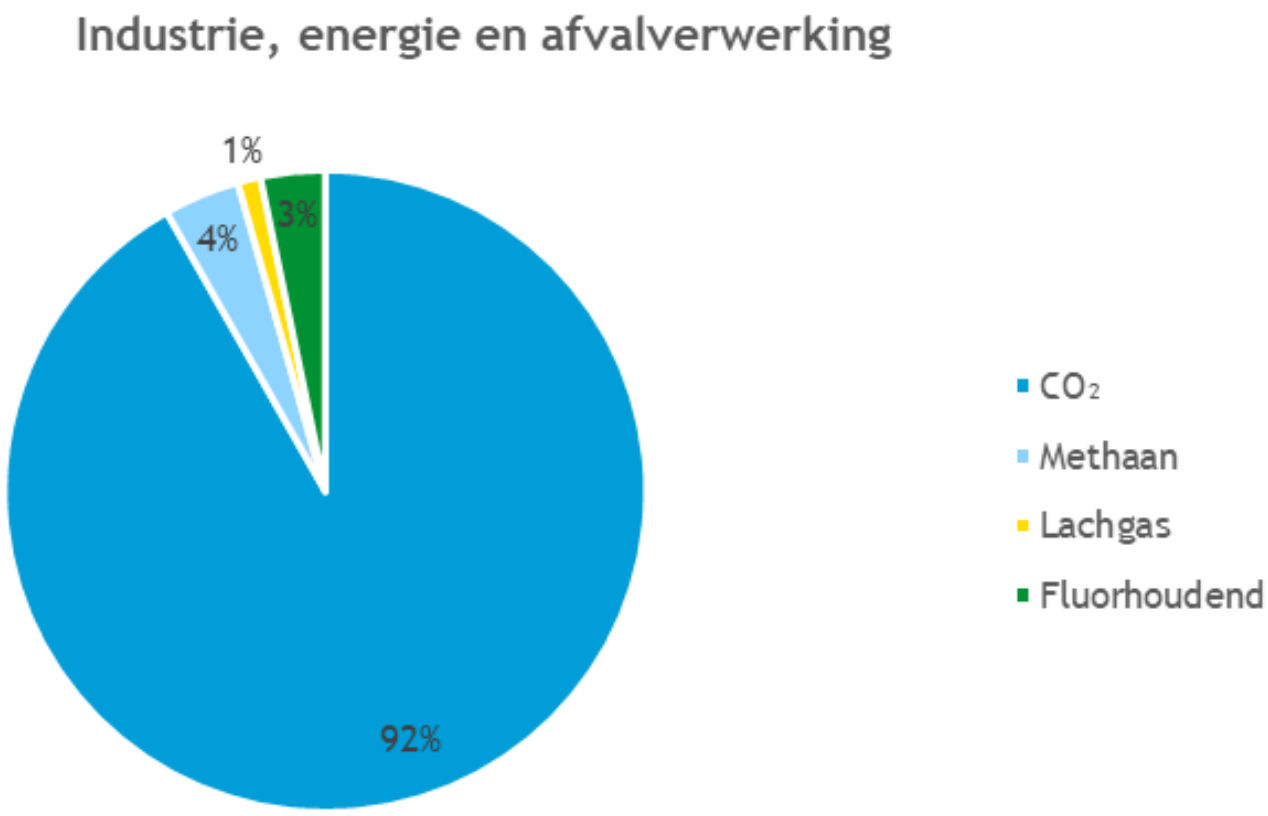
C. Broeikasgasemissies in Aalsmeer

Deze bijlage bevat een overzicht van de broeikasgasemissies per sector in de gemeente Aalsmeer op basis van openbare data uit de (Rijksoverheid, 2024b) . De belangrijkste broeikasgassen zijn koolstofdioxide (CO2), methaan (CH4) en lachgas (N2O). Methaan en lachgas worden overige broeikasgassen genoemd en zijn omgerekend naar CO2-equivalenten. De emissies worden getoond voor het jaar 2021, omdat dit de meest recente gegevens zijn die beschikbaar zijn op het moment van schrijven.

1. Industrie

De sector industrie stoot 12 kton CO2-eq. uit. Dit is een relatief klein aandeel van de totale emissies in de gemeente Aalsmeer (6%). Figuur 19 laat de verdeling naar type broeikasgas zien voor de sector industrie. De meeste emissies zijn CO2-emissies. Dit zijn emissies afkomstig van energiegebruik (gas en elektriciteit) voor verwarming, processen en apparaten. Bedrijven die binnen deze categorie vallen in Aalsmeer zijn bijvoorbeeld de Vries scheepsbouw en bakkerij Borgesius.

Figuur 19 – Emissies van de sector industrie in de gemeente Aalsmeer naar type broeikasgas



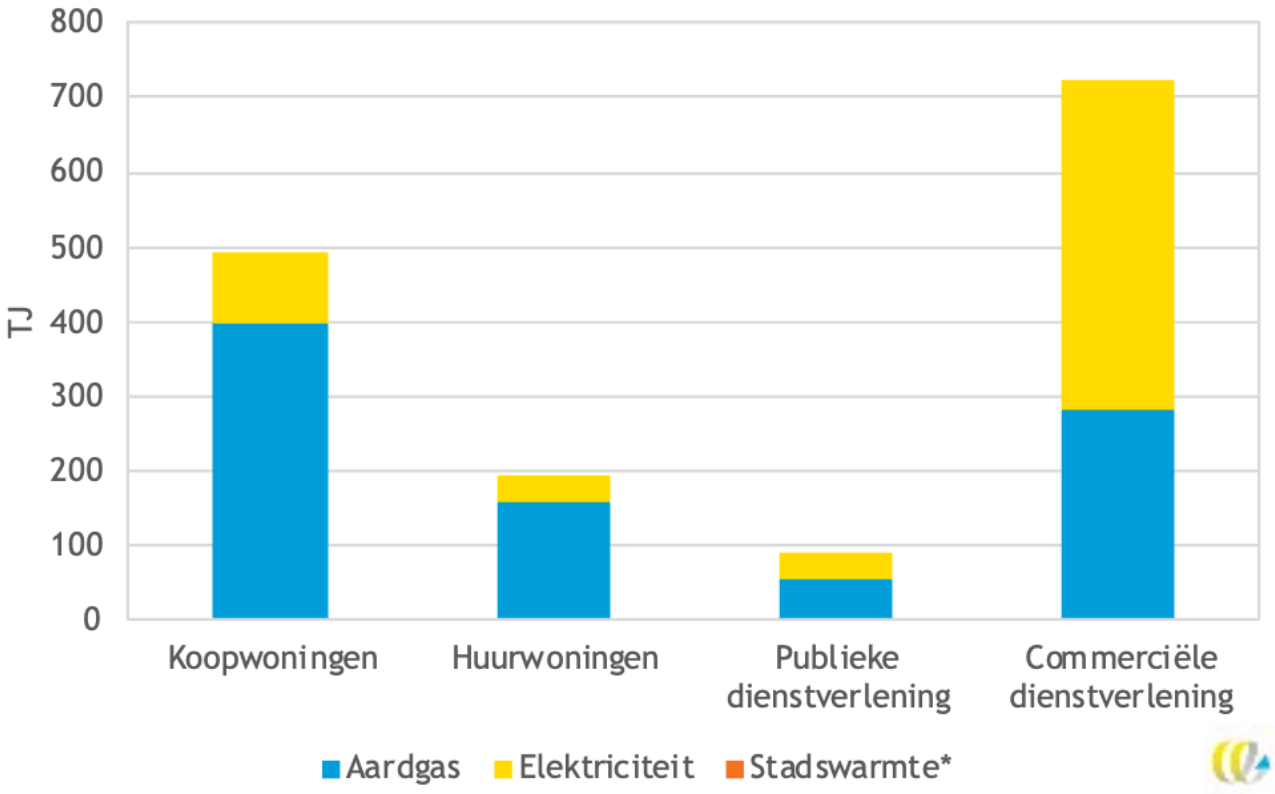
4 De emissies in de klimaatmonitor zijn niet volledig, er is een inschatting gedaan voor de missende data. Het kan zijn dat tijdens het traject van het Masterplan Energie nieuwe inzichten ontstaan, waardoor de inschattingen bijgesteld moeten worden.

2. Gebouwde omgeving

Ongeveer de helft van de emissies van de gemeente Aalsmeer komen uit de gebouwde omgeving (104 kton), dit zijn de sectoren diensten en huishoudens. In de gebouwde omgeving zijn zo goed als alle emissies afkomstig uit energieverbruik (gas en elektriciteit) bijvoorbeeld voor het verwarmen van gebouwen of voor elektrische apparaten.

Figuur 20 laat de verdeling van het energieverbruik zien in TJ. Bij woningen is een groot deel van het energiegebruik aardgas dat gebruikt wordt om de woning te verwarmen. Bij de dienstverlening is het aandeel elektriciteit veel groter, vooral bij de commerciële dienstverlening. Onder deze categorie vallen onder anderen het elektrisch vervoer binnen de bloemenveiling en elektriciteitsgebruik van datacenters.

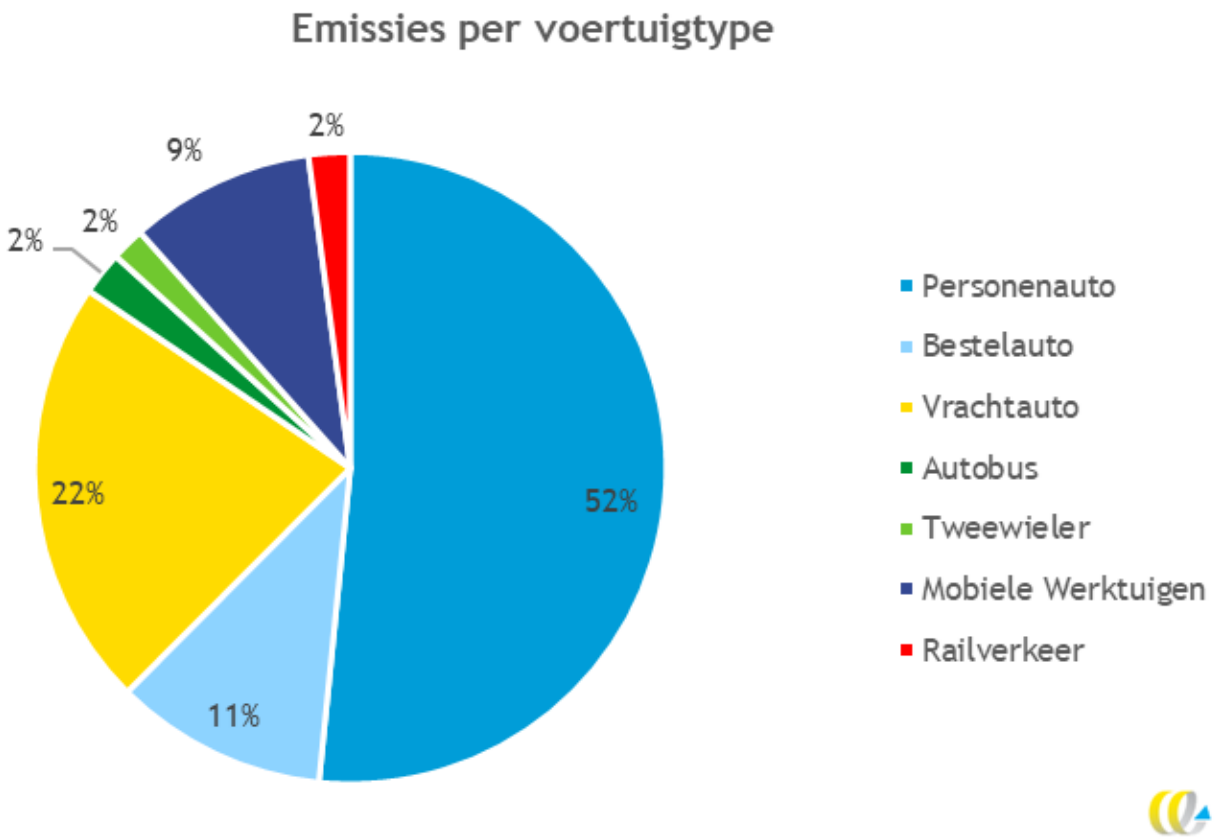
Figuur 20 – Energieverbruik in de gebouwde omgeving



3. Mobiliteit

Mobiliteit zorgt voor 35 kton CO2-eq.-emissies, dat is 17% van de emissies in de gemeente Aalsmeer. Figuur 21 laat de emissies van de sector mobiliteit per voertuigtype zien. Ongeveer de helft van de emissies zijn afkomstig van personenauto's, vervolgens wordt ongeveer een derde van de emissies veroorzaakt door logistiek (22% door vrachtwagens en 11% door bestelauto's). Bijna 10% van de emissies komt door mobiele werktuigen, dit zijn waarschijnlijk tractoren of andere werktuigen die bijvoorbeeld door de glastuinders gebruikt worden. Tweewielers (scooters, en motoren, etc.) en autobussen veroorzaken samen 4% van de emissies.

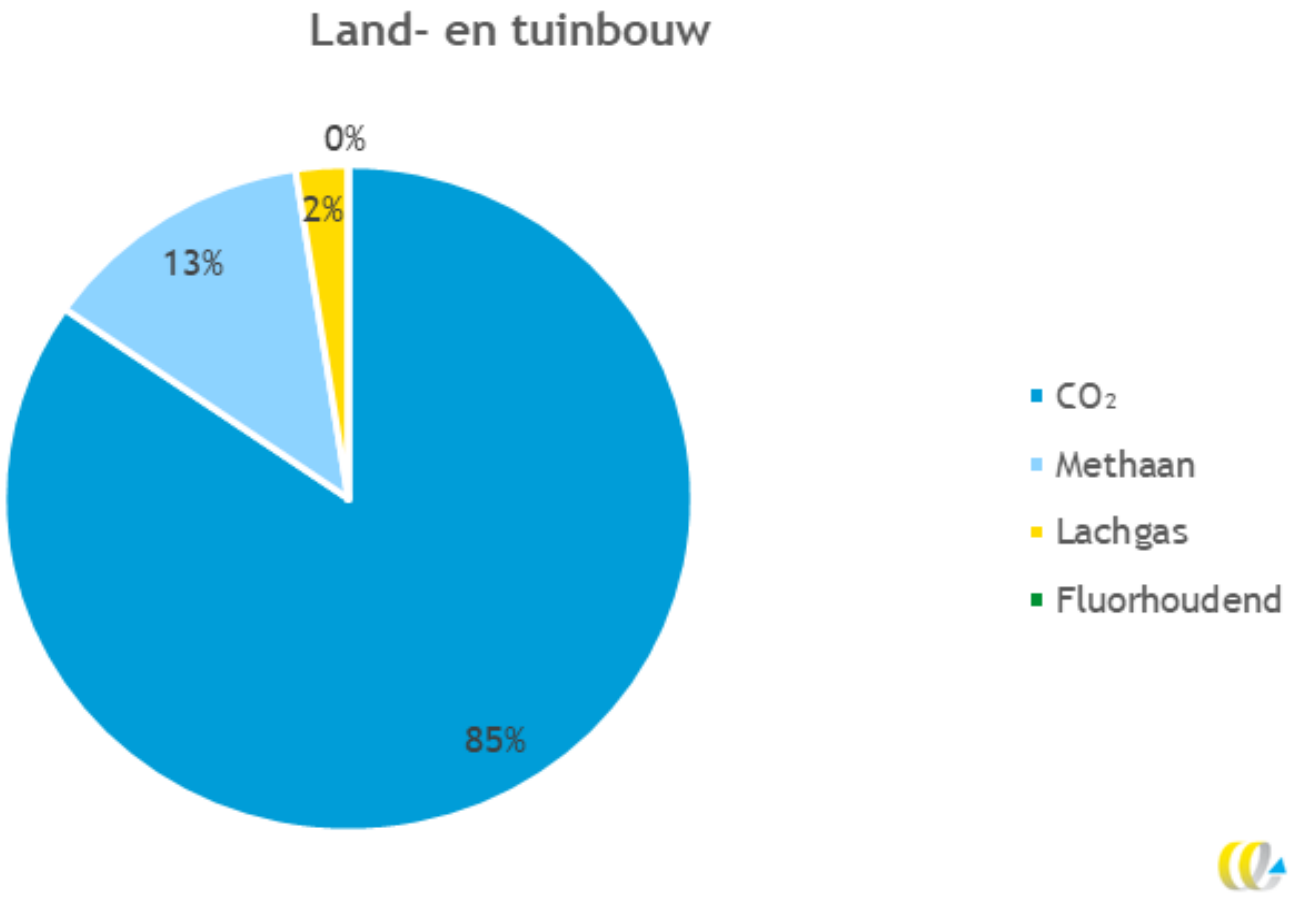
Figuur 21 – Emissies van de sector mobiliteit verdeeld naar voertuigtype



4. Land- en tuinbouw

De land- en tuinbouwsector heeft een uitstoot van 58 kton CO2-eq., dat is 28% van de totale emissies in de gemeente Aalsmeer. Figuur 22 laat zien van welke broeikasgassen de emissies afkomstig zijn. CO2-emisises hebben het grootste aandeel. Dan zijn emissies door verbruik van aardgas en elektriciteit. Het grootste deel komt door gasverbruik, waarschijnlijk van warmtekrachtkoppeling centrales (wkk's) en gasketels in de glastuinbouw. Hiernaast komt een significant deel van de emissies uit methaan. In de glastuinbouw is de methaanuitstoot te herleiden naar het ontstaan van methaanslip door gasverbranding van wkk's5.

Figuur 22 – Emissies in de land- en tuinbouwsector in de gemeente Aalsmeer naar type broeikasgas



(Rijksoverheid, 2022).

D. Rekenmethodiek impactanalyse

Warmtenet Kwakel Kudelstaart

Er is data ontvangen van de Greenport Aalsmeer uit de glasmonitor over de emissies van bedrijven in De Kwakel Kudelstaart binnen de gemeentegrenzen. De emissies als gevolg van de warmtebehoefte van deze bedrijven is ingeschat op 29,5 kton CO2-eq. Vervolgens is aangenomen dat het warmtenet 70% van de warmtevraag invult, er is nog geen plan ontwikkeld voor een emissievrije piekvoorziening. Ook is de aanname gedaan dat het warmtenet volledig klimaatneutraal opereert.

De extra reductie in 2050 als gevolg van het warmtenet is 14 kton. Er kan een beperkte dubbeltelling zijn tussen de emissiereductie uit de prognose op basis van landelijk beleid en het effect van het warmtenet. Hier is echter rekening mee gehouden in de rekenmethode, waardoor de dubbeltelling geminimaliseerd is.

Warmtenet voor huishoudens en bedrijven

Om de impact van het warmtenet te bepalen, is aangenomen dat 80% van de gebouwen in een buurt overstapt op het warmtenet. Ook is de aanname gedaan dat het warmtenet volledig klimaatneutraal opereert.

Om de CO2-reductie te bepalen is gerekend met de warmtebuurten uit de warmtevisie (Gemeente Aalsmeer, 2021). De warmtevraag per warmtebuurt is berekend en de emissies van aardgas zijn over de buurten verdeeld in verhouding met de warmtevraag.

Participatieverslag Masterplan Energie

Initiatief: Masterplan Energie Aalsmeer
Datum/periode: februari 2024 – september 2024

Fase van het initiatief waarin participatie plaatsvond:
Voorbereiden en opstellen van het Masterplan Energie voor Aalsmeer – een routekaart voor de energietransitie in Aalsmeer en Kudelstaart.

Resultaten van de participatie:

- Door middel van co-creatie is het rapport Masterplan Energie tot stand gekomen waarin thema's, oplossingsrichtingen, oplossingen, voorwaarden, opletpunten en uitvoeringscoalities staan om aan de energietransitie in Aalsmeer te werken en zo het doel te behalen om fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal te zijn in uiterlijk 2050.
- Een groep betrokken deelnemers die heeft meegewerkt aan het Masterplan Energie en voor een groot deel ook betrokken wil zijn bij de uitvoering ervan.

Belanghebbenden/rol (+aantal):

- In totaal deden 129 unieke deelnemers mee aan de sessies in het co-creatieproces. Zij werden uitgenodigd en vertegenwoordigden een zo breed mogelijk spectrum aan perspectieven en belangen bij de energietransitie in Aalsmeer, waaronder: Leden van de gemeenteraad, Klimaattechniek de Niet BV, Floriway Transport B.V., Eveleens Makelaars, ambtenaren gemeente Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn, welzijnsorganisatie Participe, Koninklijke de Vries Scheepsbouw, Energie Aalsmeer, Belangen ouderen Aalsmeer, Bestuur VvE Geraniumstraat, Aalsmeer Fossielvrij, Nieuw Ondernemend Aalsmeer, stichting Nieuw Aalsmeer, Glastuinbouw Nederland, Royal Flora Holland, Kunstploeg Aalsmeer, een installateur, Compleet Duurzaam, Winkeliersvereniging Aalsmeer Centrum, DC Systems, Energie Samen Noord-Holland, Kernteam Fairtrade gemeente Aalsmeer, Compleet Duurzaam, Huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart, de Klimaatburgemeester, de kerken, Liander, provincie Noord-Holland, Waternet, Greenport Aalsmeer, Stedin, woningbouwvereniging Eigen Haard en van Vliet containers.
- Een actieve 'vliegwielgroep' organiseerde het proces, bestaande uit 8 personen die een verschillend perspectief op de energietransitie in Aalsmeer vertegenwoordigen en goed verbonden zijn binnen Aalsmeer. Zij nodigden deelnemers uit voor co-creatiesessies, organiseerden het traject, en hebben toegezegd zich ook te willen inzetten voor de uitvoering. De vliegwielgroepleden zijn: Monique Beernink (Participe Amstelland, voorheen Anke van der Veen), Bob IJpelaar (Nieuw Ondernemend Aalsmeer), Jaap Overbeek (Werkgroep Aalsmeer Fossielvrij), Kees Buskermolen (Nieuw Aalsmeer), Ronald van den Breevaart (Greenport Aalsmeer), Stefanie Miltenburg (Royal Flora Holland, zal opgevolgd worden door Eline van den Berg), Willem Kikkert (gemeente Aalsmeer) en Wim de Waard (Eigen Haard).

Planning van het co-creatieproces en participatie:

juni 2023 Plan van aanpak vastgesteld door gemeenteraad

Q4 2023 Vliegwielgroep start

- Op initiatief van de wethouder Duurzaamheid wordt de vliegwielgroep samengesteld en uitgenodigd.

februari 2024 Basisinformatie in kaart brengen

- Een inventarisatie van beleid en een CO2-uitstootanalyse van Aalsmeer en Kudelstaart laten zien waar mogelijk veel impact te maken is om uitstoot van broeikasgassen te reduceren. Ook wordt duidelijk dat dit thema's zijn waarbij de gemeente en partijen uit de samenleving elkaar nodig hebben.
- Uit een serie van 10 interviews met partijen uit verschillende sectoren komen thema's en onderwerpen naar boven die belangrijk gevonden worden in de lokale samenleving, en die relevant zijn voor de energietransitie in Aalsmeer.
- De deelnemerslijst wordt samengesteld aan de hand van thema's en belangen rondom de energietransitie, deelnemers worden persoonlijk uitgenodigd door vliegwielgroepleden en medewerkers van de gemeente.

april 2024 Startconferentie

Deelnemers ontmoetten elkaar, benoemden onderwerpen per thema (Warmte & Koude, Mobiliteit & Logistiek, Elektriciteit, Bewoners en bedrijven) en brachten extra onderwerpen in, zoals verminderen van energieverbruik.

mei-juni 2024 2 rondes Werkateliers, per thema werken deelnemers aan oplossingen in deelsessies.

mei-juni 2024 2 sessies over het energiesysteem, een groep energie-experts houdt overzicht en zorgt voor samenhang tussen de thema's.

september 2024 Transitiecafé

Presentatie 1e versie Masterplan Energie, een bredere groep deelnemers deelt aanvullingen en aanscherpingen. De hoofdthema's zijn nu: energie besparen, warmte en koude, klimaatneutrale bedrijventerreinen, bewoners en ondernemers op weg, mobiliteit, en lokale opwek van elektriciteit. Ook zijn er uitgangpunten, zoals: duidelijkheid, rechtvaardigheid en betaalbaarheid, samenwerking en een flexibele brede blik. Continu heeft onderzoeksbureau CE Delft bij de bedachte thema's en oplossingen gekeken naar de impact, haalbaarheid en enthousiasme.

Q4 2024 Onderzoeksbureau CE Delft en medewerkers van de gemeente verwerken de opbrengst van het traject in het Masterplan Energie rapport, inclusief een analyse.

Vragen/kanttekeningen van participanten/deelnemers:

De deelnemers hebben met elkaar de inhoud van het Masterplan Energie vormgegeven, in 10 interviews en daarna 7 co-creatiesessies, begeleid door onderzoeksbureau CE Delft (en hun technische expertise), gespreksbegeleiders Mannen Met Plannen, en medewerkers van de gemeente Aalsmeer. Het rapport 'Masterplan Energie' omvat onder andere een verslag van de uitkomsten van de co-creatie. Daarin is aandacht voor de kanttekeningen, opletpunten zorgen en of wensen de deelnemers.

Vervolgacties participatie:

Nadat het Masterplan Energie in co-creatie is opgesteld, is het voornemen om ook de uitvoering van het plan in co-creatie te doen. Oftewel: door betrokken partijen en mensen die met elkaar

samenwerken aan de energietransitie in Aalsmeer. Hiervoor moeten ten eerste uitvoeringscoalitie(s) verder worden opgezet. Daarnaast krijgen belanghebbenden opnieuw de kans middels thema- en terugkombijeenkomsten om de thema's en oplossingen verder uit te werken en uit te voeren. Vanzelfsprekend werken organisaties, bedrijven en individuen ook zelfstandig aan verduurzaming – en zetten zij deze activiteiten voort.

Aanvullende informatie:

- **Mogelijk gemiste doelgroepen:**
  In het co-creatietraject Masterplan Energie is getracht deelnemers met verschillende belangen en perspectieven omtrent de energietransitie uit te nodigen. Wanneer dat kon, zijn deelnemers aan het traject *persoonlijk* uitgenodigd door de leden van de vliegwielgroep. De vliegwielgroep bestond uit 8 personen die een verschillend belang bij de energietransitie in Aalsmeer vertegenwoordigen en goed verbonden zijn binnen Aalsmeer en Kudelstaart. Uiteindelijk, hebben deelnemers vanuit de volgende doelgroepen meegedaan aan één of meerdere sessies: netbeheerders, woningeigenaren, verhuurders, huurders, bewoners, gemeente, bedrijven (productie), bedrijven (handel), grote ondernemers, MKB (incl. winkeliers), datacenters, maatschappelijke organisaties, transporteurs, regionale partners, installateurs, watersport, VvE's, natuurbeheer, waterbeheer, zorg en cultuur. Voor het TransitieCafé is breder uitgenodigd, hierover is in lokale media gecommuniceerd.

  De doelgroep die deels is gemist, zijn de jongerenorganisaties in Aalsmeer. Er is contact opgenomen met de beleidsadviseurs Jeugd & Onderwijs van de AA om hun netwerk (bijvoorbeeld vertegenwoordigers van scholen, kinderopvang en jongerenorganisaties) uit te nodigen voor de sessies van het Masterplan Energie. Maar, omdat het thema 'energie' niet direct raakt aan de bezigheden van veel jongerenorganisaties, was de opkomst onder deze doelgroep laag. Er was echter wel een aantal vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties aanwezig die binnen hun doelgroep ook met jongeren werken, zoals Participe en de Bibliotheek Aalsmeer. Daarnaast is er een sessie met de Kinderraad Aalsmeer geweest waarin kinderraadleerlingen van groep 7 en 8 konden aangeven wat zij belangrijk vonden dat in het Masterplan Energie moest komen.

  In het vervolg van het traject Masterplan Energie (de uitvoering zal ook door middel van co-creatie vormgegeven worden), mag extra worden ingezet op het betrekken van jongeren en het helder maken van hun belangen bij de energietransitie.

- **Afbakening participatie**
  - ***Is helder omschreven waarover het participatietraject gaat?***
    Het co-creatietraject Masterplan Energie gaat over het vormgeven van de energietransitie in Aalsmeer. Het gesprek werd gevoerd aan de hand van zes thema's: 1) energie besparen, 2) warmte en koude, 3) klimaatneutrale bedrijventerreinen, 4) bewoners en ondernemers op weg, 5) mobiliteit en 6) lokale opwek van elektriciteit. Deze thema's zijn in samenspraak met de deelnemers bepaald. In eerste instantie op basis van interviews. Daarna zijn de thema's aangescherpt en aangevuld tijdens de startconferentie, werkateliers, energiesysteemsessies en het TransitieCafé. Tijdens de sessies werden verschillende werkmaterialen gebruikt, zoals factsheets, PowerPointpresentaties en posters. Deze bevatten de achtergrondinformatie voor deelnemers om het gesprek te kunnen

voeren over de verschillende thema's, zodat iedereen mee kon doen, ongeacht op welk moment zij tijdens het co-creatietraject aansloten.

- ***Over welke onderdelen mochten belanghebbenden meedenken?***
  Belanghebbenden mochten tijdens het traject meedenken over welke thema's zij belangrijk vinden voor de energietransitie in Aalsmeer, oplossingen en oplossingsrichtingen binnen deze thema's, voorwaarden en opletpunten (bijvoorbeeld wat betreft rechtvaardigheid binnen de energietransitie) en de partijen die nodig zijn voor de uitvoering van het Masterplan Energie.
- ***Welke randvoorwaarden zijn vooraf meegegeven?***
  Door de gemeenteraad van Aalsmeer zijn vooraf kaders voor het co-creatieproces meegegeven, op basis van het Raadsprogramma 2022 – 2026. Deze zijn aan deelnemers gecommuniceerd.

- **Is onderbouwd welke participatieresultaten wel en niet worden meegenomen in het plan?**

Er is onderbouwd welke participatieresultaten zijn meegenomen in het Masterplan Energie Aalsmeer. Tijdens de sessies en in het rapport is toegelicht welke resultaten zijn meegenomen. Tijdens de sessies is hand van drie elementen bekeken welke resultaten belangrijk zijn om mee aan de slag te gaan:

- **Impact:** wat heeft de meeste impact op de CO_2-uitstoot van Aalsmeer?;
- **Enthousiasme:** waar willen mensen hun schouders onder zetten?;
- **Haalbaarheid:** zijn de oplossingen juridisch, technisch en economisch haalbaar?

Technische vragen fracties GroenLinks en PvdA inzake het Masterplan Energie:

1. Wat houdt de regeling CDOKE precies in en hoe is deze ingezet voor Aalsmeer? (Raadsvoorstel Masterplan Energie p.3, Raadsbesluit Masterplan Energie p.1)
2. Wat betekent LAI (Lokale Aanpak Isolatie) concreet voor bewoners van Aalsmeer? Hoe worden doelgroepen geselecteerd? (Masterplan Energie Aalsmeer p.8, 59)
3. Wat is de rol van Aalsmeer in de Regionale Energie Strategie (RES), en hoe verhoudt het Masterplan zich tot de RES-doelen? (Masterplan Energie Aalsmeer p.9, 14, 39–42, 52, 54, 58)
4. Op welke manier worden VvE's ondersteund om gezamenlijk te verduurzamen? (Masterplan Energie Aalsmeer p.9, 19, 23, 24; Participatieverslag Masterplan Energie p.1)
5. Wat wordt bedoeld met "aardgasvrij-ready" woningen, en hoe verschilt dit van aardgasvrij? (Masterplan Energie Aalsmeer p.6, 9, 34, 57, 58)
6. Kan het college toelichten hoe het huidige energiesysteem van Aalsmeer eruitziet en waar de knelpunten liggen? (Masterplan Energie Aalsmeer p.19, 29, 32, 36, 40, 41, 54, 56, 58)
7. Hoe definieert het college energiebesparing in meetbare termen, en welke normering wordt hierbij gebruikt? (Masterplan Energie Aalsmeer p.8, 10, 23, 24, 32)
8. Hoe wordt het split incentive-probleem concreet aangepakt in Aalsmeer? (Masterplan Energie Aalsmeer p.23)

07-04-2025

Betreft: Inspraakreactie Masterplan Energie
Van: Jaap Overbeek
Namens: werkgroep Aalsmeer Fossielvrij, Wijkoverleggen en de Aalsmeerse kerken
Datum: 7 april '25

Goedenavond, ik mag vanavond inspreken op het Masterplan Energie vanuit het Bewonersperspectief.

Het co-creatieproces Masterplan Energie Aalsmeer startte op initiatief van u als gemeenteraad, u hebt in uw raadsprogramma gevraagd om de kaders voor energiebeleid te maken samen met de samenleving. Een vliegwielgroep bestaande uit 8 personen met verschillende perspectieven op de energietransitie in Aalsmeer en Kudelstaart heeft het proces georganiseerd, gesteund door een projectteam met daarin o.a. onderzoeksbureau CE Delft en gespreksbegeleiders.
Voor de inhoud en de stappen die gezet zijn verwijs ik u graag naar het Participatieverslag van het MPE. Niet onbelangrijk om te vermelden is dat in totaal ruim 125 mensen actief meegewerkt hebben aan het Masterplan Energie.

In het Masterplan Energie worden duidelijk oplossingen geboden om de energietransitie aan te pakken. Als bewonersvertegenwoordiger in de Vliegwielgroep heeft voor mij steeds de vraag voorop gestaan "Is het voor mij als bewoner duidelijk wat er morgen van mij wordt gevraagd?"

Zeker, de eerste stap van de Trias Energetica is zorgen dat de vraag naar energie minder wordt, energiebesparing dus. Alles wat je niet gebruikt hoef je ook niet op te wekken. Het credo is dus: isoleren, isoleren, isoleren. Daar wordt al veel informatie over verstrekt, niet alleen in dit Masterplan, maar ook vanuit de organisatie. Denk aan het Energieloket en het Servicepunt Energieadvies. Er komt een communicatieplan om dit nog meer en beter onder de aandacht te brengen.

De vervolgstap is lastiger, welke alternatieven zijn er voor het verwarmen van mijn woning. Het Masterplan leunt sterk op collectieve warmte door aan te sluiten bij het aan te leggen warmtenet van de glastuinbouw. Aansluiting hierop van woonwijken biedt kansen, maar kent ook risico's. CE Delft waarschuwt dan ook terecht om goed te onderzoeken welke bronnen beschikbaar zijn voor de voeding van dit warmtenet en of deze leveringszekerheid kunnen bieden.

Voor de individuele burger die wil verduurzamen is het lastig hierop te anticiperen. Belangrijk is dat er duidelijkheid komt zodat de inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart handelingsperspectief hebben bij het verduurzamen van hun woning. Wacht ik op collectieve warmte, wanneer is het warmtenet er (2030 of wordt het 2040), neem ik als tussenmaatregel een hybride warmtepomp of gewoon een nieuwe CV-ketel? Stap ik over naar all-electric? Daarbij zou ook de mogelijkheid voor een kleine warmtenet per buurt onderzocht moeten worden (zie: https://www.hier.nu/warmtenetten-of-stadsverwarming/stappenplan-mini-warmtenetten). In het Warmteprogramma, dat uiterlijk in 2026 moet worden vastgesteld, leggen alle gemeenten vast welke wijken en buurten van het aardgas gaan en hoe ze dat gaan realiseren.

Echter zonder vastgesteld Masterplan blijven we hangen in het interbellum dat gecreëerd is door het wegstemmen van de Warmtevisie in de vorige Raadsperiode. De vaststelling van dit Masterplan Energie vormt het vertrekpunt voor diverse vervolgacties die de energietransitie in Aalsmeer een impuls kunnen geven. Beste raad neem uw verantwoordelijkheid. De Vliegwielgroep, diverse uitvoeringscoalities en het op te richten ambtelijke projectteam zijn er klaar voor.

Inspreken in de beeldvormende commissie Ruimte van 8 april
m.b.t. het onderwerp 'Masterplan Energie'.

Voorzitter, leden van de commissie Ruimte en alle aanwezigen:

Ik wil mij graag even voorstellen: ik ben Ronald van den Breevaart, Lid van de vliegwielgroep en tot 31 december 2024 was ik directeur van Greenport Aalsmeer, maar ik ben ook trotse vader van 2 dochters en een trotse opa van 2 kleinzonen. De laatste 2 functies noem ik niet voor niets. In ons rentmeesterschap hebben we een opdracht naar toekomstige generaties.

Het klimaat verandert en niet alleen, omdat het klimaat door de eeuwen heen altijd al veranderd, maar ook door de invloed van ons menselijk handelen. We hebben een plicht om de invloed op het klimaat meer en meer te beperken. En om daar als aalsmeerder mee te mogen denken, praten en doen is een eer.

De titel "Masterplan Energie" dekt niet de lading want het is geen plan, het is manier van samenwerken en aanpakken. Een routebeschrijving naar een Aalsmeer waar geen fossiele brandstoffen worden gebruikt, waar energiearmoede zoveel mogelijk wordt voorkomen en waar nieuwe energiebronnen worden toegepast door inwoners, instellingen, ondernemers, de gemeente ofwel door iedereen.

We staan voor de 3e energietransitie in Nederland, van hout naar kolen, van kolen naar gas en nu van gas naar "heel veel verschillende bronnen van energie". En die bronnen hebben we nodig. We moeten openstaan voor alle duurzame en beschikbare bronnen. wind, aquathermie, opslag, waterstof enzovoort en enzovoort. Wetende dat sommige bronnen niet bespreekbaar zijn, wil ik toch vragen om de reis van de energietransitie zo open mogelijk in te gaan. Want nee roepen, is geen oplossing.

Het masterplan geeft richting in deze transitie en helpt ons binnen de door de raad gegeven randvoorwaarden aan de slag te gaan. Sterker we zijn op veel terreinen al aan de slag.

Inspreken in de beeldvormende commissie Ruimte van 8 april m.b.t. het onderwerp 'Masterplan Energie'.

De tuinbouwsector heeft met Den Haag afspraken gemaakt vanaf 2040 geen gebruik te maken van fossiele brandstoffen. Als enige sector hebben zij deze afspraak gemaakt en die wordt gerealiseerd. In het Westland draaien er al verschillende geothermie locaties die samen goed zijn voor 200 megawatt warmte met daarop aangesloten diverse woonwijken. Dit kan hier ook gebeuren, of dit kan met geothermie is de vraag. MAAR een warmtenet is nodig en daar wordt hard aan gewerkt. De huidige datacenters leveren in deze omgeving ook een 200 megawatt aan restwarmte. Vanuit de behoefte van de glastuinbouw kan een warmtenetwerk ontwikkeld worden, waarbij de gebouwde omgeving later kan aansluiten. In Heerhugowaard is dit principe in de praktijk al goed toegepast. Goede afstemming is hierbij cruciaal. Vandaar dat een regionale Taskforce Energie is opgericht. Hierin werken de gemeenten Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en Haarlemmermeer en de provincie Noord en Zuid-Holland samen om de mogelijkheden te verkennen

Het Warmtenet levert ook ruimte in het elektriciteitsnetwerk en de netwerkcongestie is op z'n minst een uitdaging te noemen. Maar nogmaals we zullen meer bronnen nodig hebben.

De tuinbouw heeft naast de teelt ook handel met een logistieke partij. Hier staan we ook voor een megagrote uitdaging. Hoe pakken we dit aan, worden alle vrachtwagens elektrisch? Waar komt de elektriciteit vandaan? Of wordt dit waterstof? Of zijn er nog andere alternatieven. Dit moeten we met elkaar oppakken, ook hierin is een gezamenlijke aanpak cruciaal: logistieke ondernemers, handelspartijen, kwekers, veiling enzovoort.

Greenport Aalsmeer onderschrijft het belang van het Masterplan Energie. 2050 is nog maar 25 jaar ver weg. Met name nog maar 25 jaar, want de energietransitie is complex, lastig, uitdagend en we hebben nog niet op alle vragen antwoorden. Ik hoor te vaak er komen nieuwe technieken, nieuwe oplossingen enzovoort maar mijn advies is ook om vooral niet te wachten op alle antwoorden. Om dit in perspectief te zetten 25 jaar geleden kon je met dit apparaat eigenlijk alleen nog bellen en een spelletje spelen. Dus laten we nu ons niet verschuilen achter vragen waar we geen antwoord op hebben.

maandag 7 april 2025

Inspreken in de beeldvormende commissie Ruimte van 8 april

m.b.t. het onderwerp 'Masterplan Energie'.

;Helaas lukte het meneer Bob IJpelaar bestuurder van NOA niet om aanwezig te zijn en hij heeft mij gevraagd namens hem u zijn boodschap te delen namelijk:

Het masterplan is het co-creatie aspect om te komen tot een breed gedragen Masterplan Energie met ondernemers cruciaal is gebleken. NOA heeft lokale ondernemers nauwer betrokken, geïnformeerd en veel feedback opgehaald. Het plan wat er nu ligt is echt co-creatie waar de ondernemers van Greenport Aalsmeer, Aalsmeerse ondernemers ("het NOA netwerk") hun steentje aan hebben bijgedragen. Er ligt een mooie fundering om de komende decennia op door te bouwen om de gezamenlijke doelen te behalen.

En ik durf te zeggen alle leden van de vliegwielgroep de woorden van Bob ~~IJpelaar~~ onderschrijven.

Een co-creatie die de basis geeft om ons rentmeesterschap vorm te geven en aan duurzame oplossingen te werken.

Dank voor uw aandacht.

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido) <gido.oudekotte@aalsmeer.nl
18/03/2025 20:46:39 CET
ID: cea9ca2b-6110-45b6-9e16-aa94dba8f3a8
Auth: Scribble

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Simonse, P. (Petra) <petra.simonse@aalsmeer.nl>
18/03/2025 20:44:03 CET
ID: cea9ca2b-6110-45b6-9e16-aa94dba8f3a8
Auth: Scribble

Zaaknummer:	Z24-125539	
Voorstel van:	college van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar:** Petra Vermond 020-5404286 p.vermond@amstelveen.nl Stedelijke ontwikkeling
Datum:	18 maart 2025	
Portefeuillehouder:	wethouder mr. L.B. Kabout	

Onderwerp

Vaststellen TAM-Omgevingsplan hoofdstuk 22b-Uiterweg 351ws

Raadsbesluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. het TAM-Omgevingsplan hoofdstuk 22b-Uiterweg 351ws, met bijbehorende toelichting en bijlagen, als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0358.TAMOP22b-VG01, gewijzigd vast te stellen;
2. te bepalen dat voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van de ondergrond welke is ontleend aan de Topografie BGT met datum 27 februari 2024.

Samenvatting

Het voornemen bestaat om de huidige woonark aan het adres Uiterweg 351 te verplaatsen, te vervangen en te vergroten.

Doel

Voor de verplaatsing en vergroten van de woonark dient het omgevingsplan te worden gewijzigd zodat het aantal ligplaatsen niet toeneemt. Dit doen we middels een tijdelijke alternatie maatregel (TAM) Omgevingsplan.

Prestatie

Het ‘TAM-Omgevingsplan hoofdstuk 22d – Uiterweg 351ws’ vaststellen.

Voorgeschiedenis en context

Van oudsher bevinden zich in de gemeente vele woonarken. Om met een woonark een ligplaats in de gemeente te mogen innemen en op een woonark te mogen wonen of recreëren is een vergunning nodig. Het toetsingskader was voorheen in de Algemene plaatselijke verordening opgenomen. Gebleken was dat op grond hiervan de woonarken onvoldoende kunnen worden gereguleerd. Om die reden is op 19 december 2013 het bestemmingsplan "Woonarken" vastgesteld. Dit bestemmingsplan gaf in samenhang met de APV en een nieuwe verordening voor woonarken, een actueel en effectief instrumentarium bieden om de woonarken voldoende te kunnen reguleren.

In het toen geldende structuurvisie Noord-Holland 2040 lag de bestaande woonark Uiterweg 351ws buiten bestaand bebouwd gebied. Om die reden was een kleinere woonark toegestaan, tot een maximale lengte van 15 meter, ten opzichte van woonarken die binnen bestaand bebouwd gebied lagen. Bijbehorende bouwwerken buiten bestaand bebouwd gebied mogen maximaal 30 m2 bedragen.
De maximale lengte van woonarken voor permanente bewoning, gelegen binnen het bestaand bebouwd gebied bedraagt 18 meter.

Door de nieuwe boot te verplaatsen richting het noorden ligt de nieuwe woonark binnen de grenzen van bestaand bebouwd gebied. Op basis van dit (oude) beleid is het mogelijk een grotere woonark te realiseren. Ook mogen er bijbehorende bouwwerken worden gerealiseerd van maximaal 40 m2

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

1 Vaststellen gewijzigd omgevingsplan
Ingevolge de Omgevingswet stelt u, de gemeenteraad, een omgevingsplan vast. Door het omgevingsplan vast te stellen ontstaat er een actuele planologische juridische regeling voor het verplaatsen en vergroten van een woonark.
Het plan voldoet aan de instructieregels van het Rijk en de Provincie, de visie en beleid van het Rijk, Waterschappen, Provincie en de gemeente. Verder voldoet het aan alle milieuaspecten. Het plan voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
Ten opzichte van het ontwerp omgevingsplan is er wel ambtelijke wijzigingen doorgevoerd: Aangezien de nieuwe ligging van de woonark binnen het oude stedelijk gebied komt te liggen mag deze de maximale afmeting hebben en een grotere bijbehorend bouwwerk. Dit is aangepast in de regels en op de plankaart.

Plankaart: De functieaanduiding ‘specifieke vorm van tuin-bijgebouw 1 woonarken’ is aangepast naar ‘specifieke vorm van tuin – bijgebouw woonarken’ en de bouwaanduiding is de ‘specifieke bouwaanduiding – afmeting woonark’ er afgehaald.

Regels: Artikel 7.2.1, sub a is artikel e is aangepast. Er mag een bijbehorend bouwwerk van maximaal 40 m2 worden gerealiseerd i.p.v. maximaal 30m2 uit het ontwerp Omgevingsplan.

2. Topografische ondergrond
Op grond van de wet- en regelgeving is bepaald dat bij de vaststelling van een TAM-Omgevingsplan dient te worden aangegeven welke ondergrond voor de digitale verbeelding is gebruikt.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

Om het plan te kunnen realiseren is een vastgesteld Omgevingsplan nodig. Er zijn geen alternatieven.

Participatie

Initiatiefnemer heeft zijn voornemen om de ark met circa 10 meter te verplaatsen besproken met omwonenden. Deze hebben geen probleem met het verleggen van de woonark.

Kantekeningen en risico’s

Na de vaststelling van het Omgevingsplan kan er beroep worden ingediend door belanghebbenden.

Financiën

De kosten voor het opstellen van het TAM omgevingsplan worden gedekt uit de leges.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

In de formele procedure is het ontwerp omgevingsplan op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt en ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. Er zijn geen zienswijze ingediend.

Nadat u het omgevingsplan heeft vastgesteld zal deze gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden beroep indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het omgevingsplan treedt 4 weken na publicatie vastgesteld omgevingsplan in werking. Bij de voorzitter van de Afdeling kan tegelijkertijd, naast het indienen van beroep, een verzoek om voorlopige voorziening worden ingediend. In dat geval treedt het besluit van de gemeenteraad pas in werking nadat op dat verzoek is beslist.

Evaluatie

N.v.t.

Duurzaamheidsaspecten

De gemeente stimuleert en faciliteert bewoners om woningen te verduurzamen of zo duurzaam mogelijke te bouwen.

Bijlagen

Collegevoorstel
Vastgesteld 'TAM - omgevingsplan hoofdstuk 22d – Uiterweg 351' (Regels, toelichting met bijlagen en verbeelding).

De secretaris,

drs. Sj. Vellenga

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 18 maart 2025, zaaknummer Z24-125539;

gelet op artikel 2.4 van de Omgevingswet;

Besluit

1. het TAM-Omgevingsplan hoofdstuk 22b-Uiterweg 351ws, met bijbehorende toelichting en bijlagen, als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0358.TAMOP22b-VG01, gewijzigd vast te stellen;
2. te bepalen dat voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van de ondergrond welke is ontleend aan de Topografie BGT met datum 27 februari 2024.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier,	De voorzitter,
H.R.E. Hofland	mr. G.E. Oude Kotte

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.

REGELS

Preambule

Dit TAM-omgevingsplan is gericht op het mogelijk maken van het verplaatsen en vernieuwen van een woonark op het perceel Uiterweg 351ws en is als een nieuw hoofdstuk (hoofdstuk [22b]) opgenomen in het omgevingsplan van de gemeente Aalsmeer.

Dit hoofdstuk is bekend gemaakt en digitaal beschikbaar gesteld met de landelijke voorziening, bedoeld in artikel 1.2.1, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening. Het is met deze landelijke voorziening niet mogelijk dit hoofdstuk conform de juridische vormgeving van het omgevingsplan in STOP-TPOD beschikbaar te stellen.

De in dit op https://www.ruimtelijkeplannen.nl uitgegeven deel van het omgevingsplan (hierna: dit deel) weergegeven hoofdstukken moeten gelezen worden als paragrafen van hoofdstuk [22b] van het omgevingsplan van de gemeente Aalsmeer. In de artikelkop van de in dit deel weergegeven artikelen moet na het woord 'Artikel', na de spatie en direct voor het artikelnummer '[22b]' gelezen worden. In de kop van de bijlagen bij het in dit deel weergegeven hoofdstuk moet na het woord ‘Bijlage’, na de spatie en direct voor het nummer van de bijlage ‘[22b]’ gelezen worden.

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen 3
Artikel 1 Begripsbepalingen 4
Artikel 2 Aanvullende begripsbepalingen 5
Artikel 3 Toepassingsbereik 8
Artikel 4 Aanvraagvereisten 9
Artikel 5 Meet- en regelbepaling 10
HOOFDSTUK 2 Functies en activiteiten 11
Artikel 6 Algemeen gebruiksverbod 12
Artikel 9 Water - Permanent wonen 18
Artikel 7 Tuin 13
Artikel 10 Waarde - Archeologie 2 19
HOOFDSTUK 3 Algemene regels 22
Artikel 11 Anti-dubbeltelregel 23
Artikel 12 Algemene bouwregels 24
Artikel 13 Algemene aanduidingsregels 25
Artikel 14 Overige regels 26

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begripsbepalingen die zijn opgenomen in bijlage I van het omgevingsplan, bijlage I bij het Besluit activiteiten leefomgeving, bijlage I bij het Besluit bouwwerken leefomgeving, bijlage I bij het Besluit kwaliteit leefomgeving, bijlage I bij het Omgevingsbesluit en bijlage I bij de Omgevingsregeling, zijn van toepassing op dit hoofdstuk 22b.

Artikel 2 Aanvullende begripsbepalingen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk gelden aanvullend de volgende begripsbepalingen:

2.1 Aan huis gebonden beroep en of -bedrijf:
het uitoefenen van een vrij beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op het terrein van de administratieve, juridische, medische, therapeutische, kunstzinnige, ontwerp-technische dienstverlening of hiermee gelijk te stellen dienstverlening door (één van) de hoofdbewoners, dat door de beperkte omvang ervan in diens woning en de daarbij behorende bijbehorende bouwwerken kan worden uitgeoefend met overwegend behoud van de woonfunctie en dat een ruimtelijke uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

2.2 Aanlegplaats:
een gedeelte van het water door een vaartuig, niet zijnde woonark of woonboot, ingenomen of bestemd om door een vaartuig te worden ingenomen;

2.3 Boothuis:
een gebouw met één bouwlaag, gebouwd over het water en bereikbaar vanaf te bevaren water, dat dient voor het overdekt onderbrengen van vaartuigen;

2.4 Bouwlaag:
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren (of horizontale balklagen) is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

2.5 Dak:
iedere bovenbeëindiging, vlak of hellend, van een gebouw;

2.6 Huishouden:
de plaats waar een persoon gedurende een jaar het merendeel van de nachten doorbrengt en waar het sociale leven van deze persoon zich afspeelt;

2.7 Ligplaats:
een gedeelte van het water door een woonark of woonboot ingenomen of bestemd om door een woonark of woonboot met bijbehorende voorzieningen te worden ingenomen;

2.8 Maaiveld:
de bovenkant van het oorspronkelijke dan wel (verhoogd of verlaagd) aangelegd terrein waar een bouwwerk zal worden opgericht;

2.9 Normale onderhouds- of exploitatiewerkzaamheden:
werkzaamheden die regelmatig noodzakelijk zijn voor een goed beheer van de gronden, waaronder begrepen de handhaving dan wel de realisering van de functie;

2.10 Nutsvoorzieningen:
voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut, zoals afvalverzamelpunten, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwen, gasreduceerstations, transformatorhuisjes, schakelhuisjes, telefooncellen, apparatuur voor telecommunicatie (niet zijnde zendinstallaties voor mobiele telefonie of onderdelen daarvan) en voorzieningen voor transport van onder meer aardgas, water, elektriciteit, telecommunicatie en alarmeringssignalen;

2.11 Oever:
aan het water grenzende strook land bestaande uit een oevertalud en een horizontaal gelegen oever;

2.12 Oevergebruik:

Het gebruik van de oever ten behoeve van de buitenruimte bij een woonark en entree tot de woonark.

2.13 Onzelfstandige woonruimte:

woonruimte, niet-zijnde woonruimte bestemd voor inwoning, welke geen eigen toegang heeft of welke niet door een huishouden zelfstandig kan worden bewoond, zonder dat dit huishouden daarbij afhankelijk is van wezenlijke voorzieningen buiten die woonruimte, waarbij als wezenlijke voorzieningen worden aangemerkt: keuken en sanitaire voorzieningen;

2.14 Peil:

a. voor een gebouw dat direct aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg;
b. voor een gebouw dat niet direct aan de weg grenst, en dat niet in het talud van een dijk ligt : de hoogte van het bestaande aansluitende, afgewerkte maaiveld ter plaatse van de voorgevel , waarbij plaatselijke niet bij het verdere verloop van het terrein passende ophogingen anders dan noodzakelijk voor de bouw, buiten beschouwing blijven;
c. voor een gebouw dat niet direct aan de weg grenst, en dat in het talud van een dijk ligt: de hoogte van het bestaande aansluitende, afgewerkte maaiveld ter plaatse van de naar de dijk gekeerde gevel, waarbij plaatselijke niet bij het verdere verloop van het terrein passende ophogingen anders dan noodzakelijk voor de bouw, buiten beschouwing blijven;
d. voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde: de hoogte van het bestaande aansluitende, afgewerkte maaiveld, waarbij plaatselijke niet bij het verdere verloop van het terrein passende ophogingen anders dan noodzakelijk voor de bouw, buiten beschouwing blijven;
e. indien in of op het water wordt gebouwd: het Normaal Amsterdams Peil dan wel een ander plaatselijk aan te houden oppervlaktewaterpeil;

2.15 Permanente bewoning:

het gebruik van een kampeermiddel, woonark, recreatieverblijf of recreatiewoning door een persoon, gezin of andere groep van personen, op een wijze die ingevolge de Wet basisregistratie personen noopt tot inschrijving van bewoners(s) in de basisadministratie persoonsgegevens van de gemeente Aalsmeer, terwijl deze perso(o)n(en) niet aannemelijk kan/kunnen maken elders over een hoofdverblijf te beschikken;

2.16 Pleziervaartuig

een vaartuig, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor niet-bedrijfsmatige varende recreatie;

2.17 Seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

2.18 Steiger:

een gebouwde of drijvende constructie langs een oever die tot aanlegplaats dient voor pleziervaartuigen;

2.19 Waterberging:

de tijdelijke opslag van een overmaat aan (oppervlakte) water in (oppervlakte) watersystemen. Waterberging kan worden onderverdeeld in drie categorieën:

- natuurlijke overstroming (water dat buiten de beekbedding treedt zonder dat hier speciale voorzieningen zijn aangelegd);

- gestuurde overstroming (retentie) (water dat buiten de beekbedding treedt en waarvoor voorzieningen zijn aangebracht zodat dit met vooraf bepaalde frequentie wordt toegepast in gebieden die hiervoor zijn ingericht);
- noodoverloopgebieden (gebieden die met een zeer lage frequentie worden ingezet in geval van noodsituaties);

2.20 Waterhuishoudkundige voorzieningen:

voorzieningen die het waterhuishoudingbelang dienen, zoals watergangen (sloten), kunstwerken, bruggen, onderhoudsstroken ten behoeve van het beheer en onderhoud van een watergang en dergelijke;

2.21 Woning:

een (gedeelte van een) gebouw, dat dient voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden en daardoor is aan te merken als wooneenheid, niet zijnde een bijzondere woonvorm, dan wel voor de huisvesting van niet meer dan drie personen naast de huishouding dan wel vier personen wanneer er daarnaast geen huishouding in het gebouw is ondergebracht;

2.22 Wonen:

activiteit inhoudende de permanente bewoning van een woonruimte door één huishouden.

2.23 Woonark:

een drijvend object, in algemene zin niet bestemd of ingericht om te varen, doorgaans bestaande uit een onderschip of een betonbak met vierkante of rechthoekige opbouw, waaronder begrepen een drijvende woning zowel ten behoeve van permanente bewoning als verblijfsrecreatie;

Artikel 3 Toepassingsbereik

1. De besluiten op grond van artikel 22.1, onder a, van Omgevingswet zijn niet van toepassing voor zover het gaat over regels opgenomen in een besluit als bedoeld in artikel 4.6, eerste lid, onder g van de Invoeringswet Omgevingswet op de locatie, bedoeld in het derde lid.
2. De regels in afdeling 22.2 en afdeling 22.3 zijn niet van toepassing voor zover die regels in strijd zijn met regels in dit hoofdstuk 22c.
3. De regels in dit hoofdstuk zijn van toepassing op de locatie TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22b perceel Uiterweg 351ws, waarvan de geometrische bepaalde planobjecten zijn vervat in het GML-bestand NL.IMRO. met identificatienummer NL.IMRO.0358.TAMOP22b-VG01 zoals vastgelegd op https://www.ruimtelijkeplannen.nl

Artikel 4 Aanvraagvereisten

De aanvraagvereisten, bedoeld in paragraaf 22.5.2 van dit omgevingsplan, zijn van overeenkomstige toepassing op een omgevingsvergunning die is vereist op grond van dit hoofdstuk.

Artikel 5 Meet- en regelbepaling

1. De meet- en rekenbepalingen, in aanvulling op a bedoeld in artikel 22.24 van dit omgevingsplan, gelden de volgende meet- en rekenbepalingen zijn van overeenkomstige toepassing op het meten van de waarden die in dit hoofdstuk in m, m2 of m3 zijn uitgedrukt, voor zover hiervan niet is afgeweken in het tweede lid tot en met het vijfde lid.
2. De inhoud van een bouwwerk wordt gemeten tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.
3. De bouwhoogte van een woonark wordt gemeten vanaf de waterlijn tot aan het hoogste punt van het woonark, met uitzondering van onderschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
4. De oppervlakte van een bouwwerk wordt gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
5. Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen wordt de overschrijding van de bouwgrens door ondergeschikte bouwdelen, zoals plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, gevel-en kroonlijsten, gevelisolatie, reclameaanduidingen, luifels, erkers, balkons en overstekende daken en dergelijke buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van de bouwgrens niet meer bedraagt dan:
   a. 3 m voor balkons en erkers;
   b. 5 m voor luifels dienende als windschermen nabij hoge gebouwen en als markering van entrees van gebouwen;
   c. 1 m in overige gevallen.

HOOFDSTUK 2 Functies en activiteiten

Artikel 6 Algemeen gebruiksverbod

Met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is het verboden zonder omgevingsvergunning gronden of bouwwerken te gebruiken anders dan overeenkomstig de aan die locatie toegedeelde functies en activiteiten.

Artikel 7 Tuin

7.1 Functieomschrijving

Een als 'Tuin' aangewezen locatie heeft de volgende functies:
a. oevers behorende bij de op de planverbeelding aangrenzende ligplaatsen voor woonarken;

met de daarbij behorende;
b. tuinen, erven en oevervoorzieningen;
c. natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen;
d. bouwwerken ten behoeve van de aangrenzende ligplaatsen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouw woonarken';

met daaraan ondergeschikt:
e. ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen en andere verhardingen ten dienste van de functie;
f. waterhuishoudkundige voorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

7.2 Beoordelingsregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de functie uitsluitend worden gebouwd:

7.2.1 Bijbehorende bouwwerken

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken bij woonarken gelden de volgende regels:
a. binnen de aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouw woonarken' is per woonark 1 zelfstandig bijbehorend bouwwerk toegestaan met een oppervlakte van niet meer dan 40 m2;
b. de bouwhoogte mag niet meer dan 3 meter bedragen;
c. de afstand van het zelfstandige bijhorend bouwwerk tot de oeverlijn mag niet minder dan 2 meter bedragen.

7.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde bij woonarken gelden de volgende regels:
a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde dienen te worden opgericht binnen de aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouwen woonarken';
b. per woonark is maximaal één aanlegplaats toegestaan;
c. de maximale oppervlakte van voorzieningen voor woonarken, met uitzondering van de loopplank, bedraagt per woonark 15 m²;
d. de maximale bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt 1 meter;
e. de maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt niet meer dan 1 meter, gemeten vanaf het waterpeil.

7.3 Maatwerkvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen maatwerkvoorschriften stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing ter waarborging van:
a. de waterhuishouding;
b. de brandveiligheid en rampenbestrijding;
c. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend bebouwingsbeeld en de landschappelijke inrichting en inpassing;
d. de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat van aangrenzende gronden en bouwwerken.

7.4 Specifieke functieregels

7.4.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze functie, zoals bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet wordt in ieder geval gerekend:

a. het gebruik van vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
b. het gebruik van vrijstaande gebouwen en bijbehorende bouwwerken voor recreatief nachtverblijf;
c. het plaatsen of het geplaatst hebben van onderkomens;
d. voor het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de functie gerichte gebruik van de grond;
e. voor het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de functie gerichte gebruik van de grond;
f. als opslag-, laad- en/of losplaats ten behoeve van handelsdoeleinden;
g. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

7.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

a. het dempen, graven, vergroten of herprofileren van watergangen en waterpartijen;
b. het aanleggen van dammen, dijken of andere taluds, of het vergraven dan wel ontgraven van bestaande dammen, dijken en taluds;
c. het ontginnen, verlagen van de bodem, afgraven, ophogen of egaliseren dan wel anderszins aanbrengen van wijzigingen in het maaiveld;
d. het permanent opslaan van goederen;
e. het aanbrengen van drainagesystemen, tenzij het de vervanging van een bestaande drainage betreft;
f. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
g. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houden constructies, installaties of apparatuur.

7.5.2 Toegestane werkzaamheden

Het in lid 7.5.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

a. het normale onderhoud betreffen;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

7.5.3 Voorwaarden voor omgevingsvergunning

De in lid 7.5.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien door die werken of werkzaamheden of door de daarvan direct of indirect te verwachten gevolgen de in 7.1 genoemde doeleinden dan wel waarden van deze gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet wezenlijk worden of kunnen worden verkleind, gelet op:

a. het belang dat met de ingreep is gediend;

b. het waterhuishoudkundige belang (kwantitatief en kwalitatief), met het oog op de waterhuishoudkundige doelstellingen van het betrokken gebied.

Artikel 8 Water 2

8.1 Functieomschrijving

De voor 'Water 2' aangewezen locatie heeft de volgende functies:
a. waterlopen, waterplassen en recreatiewater;
b. water als netwerk voor de waterhuishouding, waaronder waterberging, wateraanvoer en waterafvoer;
c. de ontwikkeling en het beheer van natuur en landschap waaronder de natuurverbindingen en de natuurwaarden;
d. (dras)oevers en groenvoorzieningen langs de oevers, zoals rietkragen;
e. bruggen en landhoofden;
f. verkeer te water;

met de daarbij behorende:
g. bouwwerken;
h. al dan niet gebouwde voorzieningen met het oog op het beheer en onderhoud;
i. keermuren, oeverbeschoeiingen, duikers en andere bouwwerken ten behoeve van de waterhuishouding.

8.2 Beoordelingsregels

8.2.1 Algemeen

Op deze gronden mogen ten behoeve van de functie uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

8.2.2 Aanlegsteigers

Het bouwen van steigers is uitsluitend toegestaan:
a. ter plaatse van de aanduiding 'jachthaven';

met dien verstande dat:
b. een bestaande steiger, die niet is gelegen binnen een aanduiding zoals genoemd in lid a. van dit lid, en die als zodanig aanwezig was op het moment van tervisielegging van het TAM-omgevingsplan, mag worden herbouwd;
c. het bouwen op een steiger is niet toegestaan.

8.2.3 Andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan bruggen en aanlegsteigers, gelden de volgende regels:
a. de hoogte van palen, (licht-)masten en kunstwerken mag niet meer dan 6 meter bedragen;
b. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

8.3 Specifieke beoordelingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing ter waarborging van:
a. de sociale veiligheid;
b. de verkeersveiligheid;
c. de doorvaart;
d. de waterhuishouding;
e. de brandveiligheid en rampenbestrijding;
f. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, en de landschappelijke inrichting;

g. de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat van aangrenzende gronden en bouwwerken;
h. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluitingen op (structurele) groen- en waterelementen.

8.4 Specifieke functieregels

8.4.1 Aanleg- en ligplaatsen

Op de gronden als bedoeld in 8.1 van dit artikel is het volgende specifieke gebruik toegestaan:
a. het gebruiken of laten gebruiken als aanlegplaats voor pleziervaartuigen, waaronder kajuitboten, en bedrijfsschepen binnen de aanduiding 'jachthaven';
b. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als aanlegplaats ten behoeve van pleziervaartuigen, uitgezonderd kajuitboten, mits dit plaatsvindt direct aangrenzend aan de functie 'Tuin'.
c. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als tijdelijke aanlegplaats, niet zijnde voor kajuitboten, zoals aangewezen in de Algemene Plaatselijke Verordening Aalsmeer;
d. de regels onder a. en b vinden toepassing met inachtneming van een vrije doorvaartbreedte van minimaal 4,5 meter.

8.4.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze functie, wordt in ieder geval gerekend:
a. het gebruik ten behoeve van drijvende steigers en ander daarmee vergelijkbaar drijftuig;
b. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als ligplaats of aanlegsteiger voor bedrijfsschepen buiten de aanduiding 'jachthaven';
c. het gebruiken of laten gebruiken als ligplaats voor woonarken ten behoeve van permanente bewoning;
d. het gebruiken of laten gebruiken als ligplaats voor woonarken ten behoeve van niet-permanente bewoning;
e. het plaatsen of geplaatst hebben van objecten, zijnde voorwerpen of vaartuigen die in, op of boven water zijn aangebracht of afgemeerd en die niet behoren tot enig andere in dit artikel genoemde categorieën (woonarken, pleziervaartuigen en bedrijfsschepen).

Artikel 9 Water - Permanent wonen

9.1 Functieomschrijving

Een als 'Water - Permanent wonen' aangewezen locatie heeft de volgende functies:
a. een ligplaats ten behoeve van één woonark voor permanente bewoning, al dan niet in combinatie met ruimte voor een aan-huis-verbonden beroep of aan-huis-gebonden bedrijf tot maximaal 30% van de vloeroppervlakte van de woonark;
b. water;
c. waterberging;
d. waterhuishouding.

met de daarbij behorende:
e. voorzieningen van algemeen nut;
f. voorzieningen voor woonarken;
g. aanlegplaatsen;
h. erf- en terreinafscheidingen.

9.2 Beoordelingsregels

9.2.1 Bouwen

Voor het bouwen van woonarken gelden de volgende regels:
a. woonarken dienen minimaal volledig binnen het bestemmingsvlak gelegen te zijn dan wel het bestemmingsvlak volledig te benutten;
b. de woonark mag maximaal 18x6x5 meter bedragen (lxbxh);
c. de afstand tot de naastgelegen woonarken dient aan alle zijden tenminste 5 meter te zijn;
d. de maximale afstand van de woonark tot de insteek van het water bedraagt 1 meter.

9.3 Specifieke functieregels

9.3.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet wordt in ieder geval gerekend:
a. het gebruik van vrijstaande (bij)gebouwen voor bewoning;
b. het gebruik van vrijstaande (bij)gebouwen voor recreatief nachtverblijf;
c. het plaatsen of het geplaatst hebben van onderkomens anders dan woonarken;
d. voor het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
e. voor het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
f. als opslag-, laad- en/of losplaats ten behoeve van handelsdoeleinden;
g. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

Artikel 10 Waarde - Archeologie 2

10.1 Toepassingsbereik

De regels in dit artikel zijn van toepassing op de locaties die zijn aangewezen als Waarde - Archeologie 2.

10.2 Functieomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen locatie heeft, behalve voor de andere daar voorkomende functies, mede de functie bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.
Deze functie is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende functies.

10.3 Beoordelingsregels

Op de in lid 10.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van overige aan deze gronden toegekende functies worden gebouwd indien deze bouwwerken voldoen aan de volgende regels:

a. ter plaatse van de aanduiding 'waarde archeologie 2' reiken de bodemingrepen niet verder dan een maximale diepte van 0,40 meter;
b. het bepaalde onder a is niet van toepassing bij een oppervlakte kleiner dan 50 m2;
c. het bepaalde onder a en b is niet van toepassing indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder het peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

10.4 Specifieke beoordelingsregels

10.4.1 Binnenplanse omgevingsplanactiviteit

In afwijking van artikel 10.2, kan de omgevingsvergunning voor een activiteit die in strijd is met de in dat onderdeel bedoelde regels toch worden verleend voor het bouwen ten behoeve van een overige aan deze gronden toegekende functie indien de aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport heeft overlegd waarin wordt aangetoond dat:

a. op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn; of;
b. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden niet worden verstoord, of;
c. dat de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate worden veiliggesteld.

10.4.2 Voorwaarden

Indien uit het onder 10.4.1 van dit artikel genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van een omgevingsvergunning zullen of kunnen worden aangetast, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning één of meer van de volgende voorwaarden verbinden:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan de door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

10.4.3 Beoordelingscriteria

De omgevingsvergunning als bedoeld in lid 10.4.2 wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgelegd. Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen wordt een provinciale archeoloog, of een hiermee gelijk te stellen archeologische deskundige om advies gevraagd.

10.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden op of in de als Waarde - Archeologie aangewezen locatie zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
b. het bodemverlagen of afgraven van gronden waarvoor geen ontgrondingvergunning is vereist, waartoe ook gerekend wordt woelen en draineren;
c. het bebossen van gronden;
d. het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, voet-, ruiter- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
e. het aanbrengen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
f. het graven of dempen van sloten, watergangen, vijvers of vaarten;
g. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
h. het uitvoeren van heiwerken en/of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem;
i. het door- of vergraven van historische kades;
j. het bepaalde onder a t/m i is niet van toepassing bij een oppervlakte groter dan 50 m2.

10.5.2 Toegestane werkzaamheden

Het onder 10.5.1 bedoelde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. het normale onderhoud betreffen;
b. op archeologisch onderzoek gericht zijn;
c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit TAM-omgevingsplan.

10.5.3 Toetsingscriteria

Een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 10.5.1 kan worden verleend, indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat:

a. op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn; of
a. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden niet worden verstoord, of;
b. dat de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate worden veiliggesteld.

10.5.4 Voorwaarden

Indien uit het onder 10.5.3 van dit artikel genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van een omgevingsvergunning zullen of kunnen worden aangetast, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning één of meer van de volgende voorwaarden verbinden:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de uitvoering van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan het door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

10.5.5 Beoordelingscriteria

De omgevingsvergunning als bedoeld in lid 10.5.1 wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgelegd. Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen wordt een archeologische deskundige om advies gevraagd.

HOOFDSTUK 3 Algemene regels

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 12 Algemene bouwregels

12.1 Toegelaten overschrijdingen

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmings-, bouwgrenzen en/of hoogtematen te overschrijden:

a. ten behoeve van toegangen van bouwwerken, luifels, stoepen, stoeptreden, reclame-uitingen, vrijhangende balkons (al dan niet ondersteund door kolommen) bij woongebouwen, gaanderijen en funderingen en daarmee gelijk te stellen onderdelen van gebouwen, voor zover de bouwgrens met niet meer dan 2.50 meter wordt overschreden en deze onderdelen van gebouwen niet worden opgericht op gronden, bestemd voor verkeer en tevens een niet te bebouwen strook van 1 meter in acht wordt genomen ten opzichte van de gronden, bestemd voor verkeersdoeleinden;
b. vrijhangende balkons, gaanderijen, luifels en reclame-uitingen boven een functie verkeers is mogelijk indien er een vrije hoogte aanwezig is van 4,20 m boven de rijweg, met inbegrip van een strook van 0,50 m breedte ter weerszijden van die rijweg en een minimale vrije hoogte van 2,20 m boven een ander deel van de weg;
c. ten behoeve van plaatselijke verhogingen op gebouwen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, trappenhuizen en lichtkappen, alsmede technische voorzieningen, mits:
d. de oppervlakte van de vergroting niet meer dan 25% van de oppervlakte van het dak(vlak) bedraagt;
e. de hoogte niet meer dan 5 meter van de maximale (bouw)hoogte van het betreffende gebouw.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

Met een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van:

a. de in de bestemmingsregels opgenomen maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, uitsluitend indien dit nodig is voor een technische betere realisering van het plan. Dit is niet van toepassing bij toegelaten binnenplanse afwijkingen;
b. de bestemmingsregels en toestaan dat de inrichting van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of verkeersintensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
d. de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
e. de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 40 meter;
f. de bestemmingsregels ten behoeve van het oprichten van ondergrondse kelderruimte, met dien verstande dat:
    I. bestemmingsvlak dienen te worden gerealiseerd en conform de bestemming te worden gebruikt;
    II. het realiseren van ondergrondse bouwwerken geen nadelige effecten mag hebben op de bodem- en waterhuishouding. Hiertoe dient de aanvrager (vooraf) een watervergunning aan te vragen bij de Waterbeheerder;
g. de bestemmingsregels ten behoeve het bouwen van kleine niet voor bewoning bestemde gebouwtjes ten behoeve van de dienstverlening van overheidswege, het openbaar bestuur en openbare nutsbedrijven, zoals transformatorhuisjes, telefooncellen, gemaalgebouwtjes en wachthuisjes voor verkeersdiensten, mits de inhoud per gebouwtje niet meer bedraagt dan 50 m³ en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter;
h. de bestemmingsregels ten behoeve van het realiseren van groene daken op hoofdgebouwen, dan wel bijbehorende bouwwerken, met dien verstande dat:
    I. de overschrijding van de voorgeschreven goot- en/of bouwhoogte bedraagt niet meer dan 10%;
    II. deze overschrijding met 10% heeft slechts betrekking op de extra (constructieve) opbouw op een dak dat nodig is om een groendak te kunnen toepassen, exclusief beplanting;
    III. groene daken mogen niet als dakterras of daktuin worden gebruikt als deze worden toegepast op woningen. Bij andere gebouwen dan woningen wordt het gebruik van een groendak als dakterras of daktuin per geval beoordeeld, waarbij vooral de privacy van naburige woonpercelen niet nadelig mag worden beïnvloed.

Geen omgevingsvergunning wordt verleend indien:
i. daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan (bijvoorbeeld door schaduwwerking) aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
j. dit leidt tot aantasting van de ruimtelijke karakteristiek ter plaatste.

Artikel 14 Overige regels

14.1 Wettelijke regelingen

Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar een wet, een algemene maatregel van bestuur, een verordening, een richtlijn of een andere (wettelijke) regeling niet zijnde de 'Nota Parkeernormen Aalsmeer', dan geldt deze wet, algemene maatregel van bestuur, verordening, richtlijn of andere (wettelijke) regeling, zoals die luidt en van kracht is op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan.

14.2 Voorrangsregels

In het geval van strijdigheid van belangen tussen een functie en artikel 10, gaat het belang van artikel 10 voor.

14.3 Parkeren

14.3.1 Parkeernormen

Een omgevingsvergunning voor het bouwen, verbouwen, uitbreiden en/of functiewijziging van een gebouw of perceel wordt slechts verleend, wanneer wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform het thans geldend beleid 'Nota Parkeernormen Aalsmeer'. Indien deze beleidsregel gedurende de planperiode door het bevoegd gezag wordt gewijzigd, wordt rekening gehouden met de wijziging van deze regels zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

14.3.2 Laden en lossen

Indien de functie van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden en/of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

14.3.3 Specifieke beoordelingsregels parkeernormen

Indien uit een door de aanvrager van een omgevingsvergunning te overleggen parkeerbalans blijkt dat niet (geheel) kan worden voldaan aan voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij rekening gehouden wordt met dubbelgebruik en de benodigde parkeerplaatsen niet in de openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd, kan in afwijking van artikel 14.3.1 de omgevingsvergunning voor een activiteit die in strijd is met de in dat onderdeel bedoelde regels toch worden verleend indien:

a. de (resterende) parkeerbehoefte meer dan 2 parkeerplaatsen betreft, of:
b. met de verwezenlijking van het bouwplan een bijzonder gemeentelijk belang is gemoeid.

14.3.4 Specifieke beoordelingsregels laden en lossen

In afwijking van artikel 14.3.2 kan de omgevingsvergunning voor een activiteit die in strijd is met de in dat onderdeel bedoelde regels toch worden verleend indien:

a. het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
b. voor zover op andere wijze in de nodige laad- en/of losruimte wordt voorzien.

TOELICHTING

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied 3
1.3 Omgevingsplan gemeente Aalsmeer 3
1.4 TAM-omgevingsplan 5
1.5 Procedure 6
1.6 Leeswijzer 7
HOOFDSTUK 2 PLANVORMING 8
2.1 Huidige situatie 8
2.2 Nieuwe situatie 8
2.3 Visie, beleid en regels op locatie 9
2.4 Functionele ontwikkeling en programma 17
2.5 Ruimtelijke uitstraling en inpassing in omgeving 17
HOOFDSTUK 3 FYSIEKE LEEFOMGEVING 19
3.1 Toetsing milieueffectrapportage (m.e.r.) 19
3.2 Bodem 19
3.3 Water 22
3.4 Klimaatadaptatie 25
3.5 Natuur 26
3.6 Archeologie en cultureel erfgoed 27
3.7 Geluid 29
3.8 Luchtkwaliteit 31
3.9 Geurhinder 32
3.10 Omgevingsveiligheid 32
3.11 Mobiliteit en parkeren 33
3.12 Duurzaam bouwen en energie 34
HOOFDSTUK 4 FINANCIËLE HAALBAARHEID 35
4.1 Financieel economische haalbaarheid 35
4.2 Kostenverhaal 35
4.3 Nadeelcompensatie 35
HOOFDSTUK 5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID 36
5.1 Participatie 36
5.2 Bestuurlijk vooroverleg 36
5.3 Vaststellingsprocedure 36
HOOFDSTUK 6 CONCLUSIE 37
6.2 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties 37
6.1 Gezonde leefomgeving 37

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het voornemen bestaat om de huidige woonark aan het adres Uiterweg 351 te verplaatsen en te vervangen. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het huidige omgevingsplan en daarom dient een procedure te worden doorlopen om dit initiatief mogelijk te maken.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

De gewenste ontwikkeling vindt plaats aan het adres Uiterweg 351 te Aalsmeer. De Uiterweg is een lang lint dat vanaf het centrum en de N196 in zuidwestelijke richting over de Westeinderplassen loopt. Het plangebied wordt in het oosten, zuiden en westen begrensd door watergangen, een agrarische functie en recreatieve functie van de Westeinderplassen. In het noorden grenst het plangebied aan de Uiterweg, waar voornamelijk de functie 'wonen' voorkomt.



Luchtfoto nieuwe locatie woonark

1.3 Omgevingsplan gemeente Aalsmeer

Het plangebied is gelegen binnen het Omgevingsplan gemeente Aalsmeer.
Het omgevingsplan bestaat uit een nieuw en een tijdelijk deel. Het tijdelijk deel bestaat uit de Bruidsschat en het bestemmingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021' en diverse paraplubestemmingsplannen.
Het nieuwe deel van het omgevingsplan is in principe leeg met uitzondering van de onderwerpen die van rechtswege onderdeel uitmaken van het omgevingsplan.

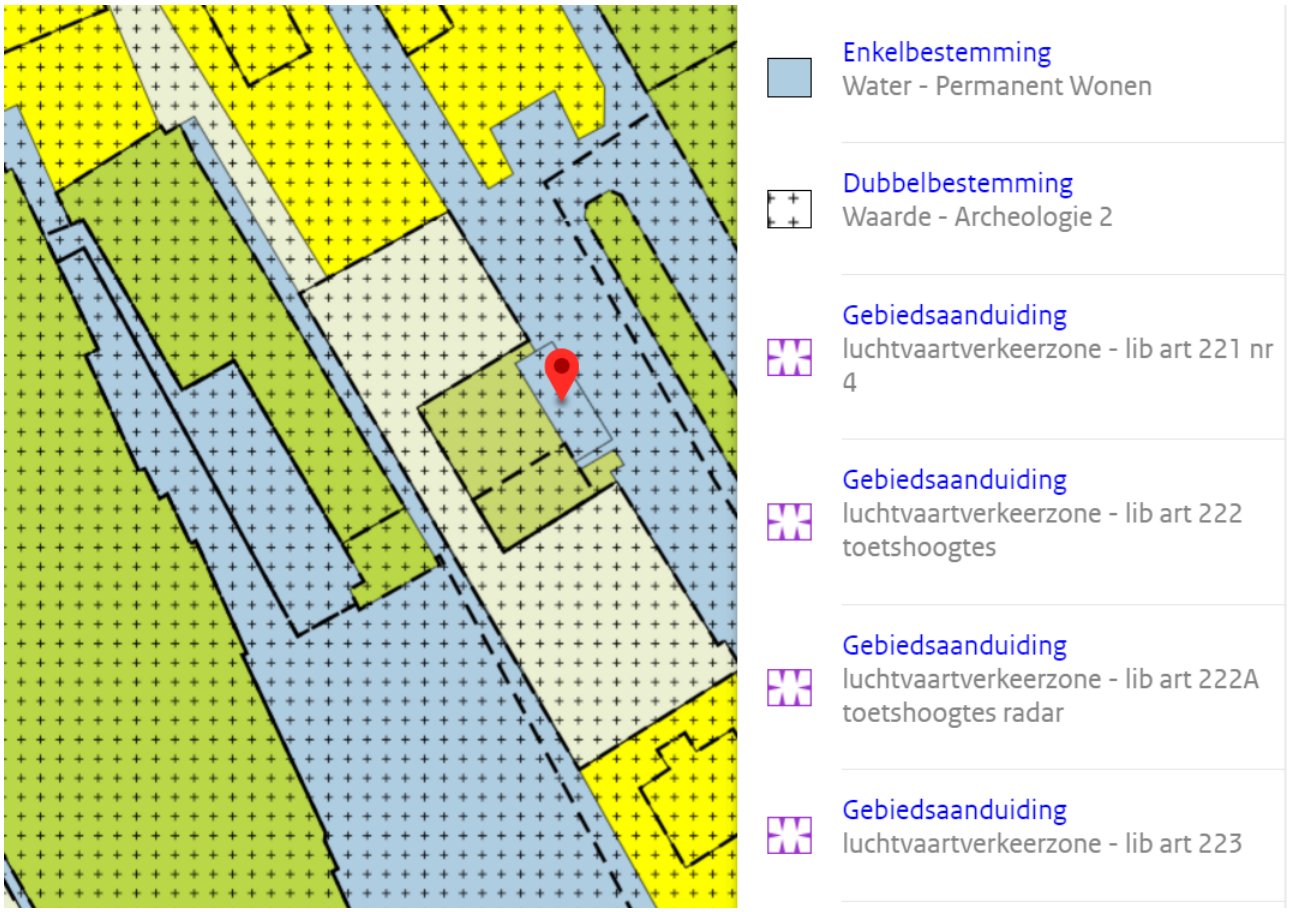
1.3.1 De Bruidsschat

Van rechtswege opgenomen in het tijdelijke deel is de bruidsschat (hoofdstuk 22 van het omgevingsplan). Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn een aantal regels van het rijk naar de gemeente verhuist door middel van de bruidsschat. De regels uit de bruidsschat zijn automatisch in het tijdelijk deel van het omgevingsplan geland. De gemeente zal vervolgens zelf een afweging maken hoe zij de onderwerpen uit de bruidsschat willen regelen en wat zij wel en niet over willen nemen in het nieuwe deel van het omgevingsplan.

Van belang is dat regels moeten voldoen aan artikel 4.2 lid 1 van de Omgevingswet: de regels moeten nodig zijn met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Bovendien moeten de regels voldoen aan de instructieregels voor omgevingsplannen die zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De regels uit de bruidsschat zijn beleidsneutraal overgenomen, hierdoor voldoen niet alle bruidsschat regels aan het Bkl. Dat betekent dat de gemeenten in ieder geval die artikelen moeten gaan omzetten of schrappen.

1.3.2 Bestemmingsplan

Voor onderhavig plangebied is het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021' van toepassing. In dit tijdelijk deel van het omgevingsplan zijn diverse bestemmingen en gebiedsaanduidingen opgenomen. Ter plaatse van de huidige woonark geldt de bestemming 'Water – Permanent Wonen'. Naast de bestemming 'Water – Permanent Wonen' ligt de bestemming 'Tuin' met daaromheen een agrarische bestemming. Daarnaast geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. Tot slot zijn er ook enkele gebiedsaanduidingen in verband met het luchtverkeer afkomstig van Schiphol.



Uitsnede gegeven van het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021'

<u>Water – Permanent Wonen</u>

De voor 'Water – Permanent Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor een ligplaats ten behoeve van één woonark voor permanente bewoning. De woonark dient minimaal volledig binnen het bestemmingsvlak gelegen te zijn dan wel het bestemmingsvlak volledig te benutten en mag, aangezien de woonark grenst aan een bestemmingsvlak 'Tuin' met een aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouwen 1 woonarken', maximaal 15x5x4,5 meter bedragen (lxbxh).

Water - 2
De voor 'Water 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor waterlopen, waterplassen en recreatiewater, water als netwerk voor de waterhuishouding, waaronder waterberging, wateraanvoer en waterafvoer, de ontwikkeling en het beheer van natuur en landschap waaronder de natuurverbindingen en de natuurwaarden, (dras)oevers en groenvoorzieningen langs de oevers, zoals rietkragen, bruggen en landhoofden, verkeer te water, aanlegplaatsen en steigers met de daarbij behorende bouwwerken, al dan niet gebouwde voorzieningen met het oog op het beheer en onderhoud, keermuren, oeverbeschoeiingen, duikers en andere bouwwerken ten behoeve van de waterhuishouding.

Tuin
Aan de westzijde grenst het plangebied aan een tuinbestemming. Hier is voor een gedeelte een functieaanduiding 'specifieke vorm van tuin – bijgebouw 1 woonarken' opgenomen, zoals hierboven ook al benoemd. Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouw 1 woonarken' is per woonark 1 zelfstandig bijbehorend bouwwerk toegestaan met een oppervlakte van niet meer dan 30 m2.

Agrarisch – Tuinbouw
Om de 'Tuin' bestemming ligt een agrarische bestemming. Deze gronden zijn bestemd voor tuinbouwbedrijven en tuinbouwgronden.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2
Voor deze dubbelbestemming is het paraplubestemmingsplan 'Archeologie en Cultuurhistorie Aalsmeer 2024', vastgesteld 30 mei 2024. Het plan bepaalt dat de regels ten aanzien van archeologie die zijn opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen vervallen en worden vervangen door de archeologieregels die zijn opgenomen in het parapluplan. In dit bestemmingsplan heeft het plangebied ook de 'Waarde – Archeologie 2' toegekend gekregen.

Ter plaatse van de aanduiding 'Waarde - Archeologie 2 mogen geen bouwwerken worden gebouwd met bodemingrepen dieper dan 40 centimeter tenzij de oppervlakte kleiner is dan 50 m2. Zie ook paragraaf 3.6.1.

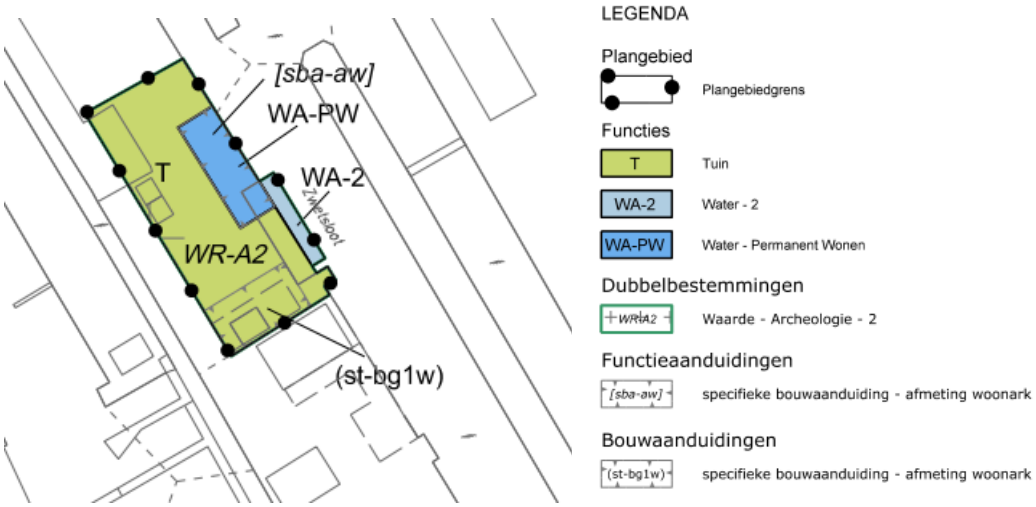
Overige bestemmingsplannen.

Veeg- en Herstelplan Aalsmeer 2024
Het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Veeg- en Herstelplan Aalsmeer 2024', die gedeeltelijke een herziening van en aanvulling is op een 'Uiterweg – Plasoevers 2021' heeft als doel het herstellen van de omissies en het geven van een actueel en correct kader waaraan toekomstige aanvragen voor omgevingsvergunningen kunnen worden getoetst. Het TAM-omgevingsplan is in overeenstemming met het Veeg- en Herstelplan.

In het tijdelijk deel van het omgevingsplan zijn ook de volgende bestemmingsplannen opgenomen:
- Paraplu bestemmingsplan Parkeernormen
- Paraplu bestemmingsplan Kamerverhuurbedrijf Aalsmeer
- Paraplu bestemmingsplan Datacenter Aalsmeer

Deze bestemmingsplannen zijn niet relevant voor het verplaatsen en vernieuwen van een woonark. Deze thema's gaan om de realisatie een datacenter, het realiseren van kamerverhuur of een ontwikkeling waarvoor andere parkeernormen van toepassing zijn.

1.4 TAM-omgevingsplan
Ter plaatse van de nieuw woonark geldt voor een deel de bestemming 'Tuin' en voor een deel de bestemming 'Agrarisch – Tuinbouw' met functieaanduiding 'kas'. De realisatie van een woonark is op deze plek niet toegestaan.



Kaartje nieuwe planverbeelding

De bestaande ark krijgt deels de functie tuin en water-2. De nieuwe woonark komt te liggen binnen de functie Water – Permanent Wonen. De gronden om de nieuwe ark krijgt de functie tuin. Deze regels van deze functies komen overeen met de regels uit het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021' en het 'Veeg- en Herstelplan Aalsmeer 2024'.

1.5 Procedure

Aangezien het besluitgebied voor een gedeelte grenst aan deze functie-aanduiding kan op de locatie geen grotere woonark gerealiseerd of geplaatst worden dan 15 x 5 x 4,5 meter. Om deze reden is voorgenomen ontwikkeling in strijd met het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Er kan meegewerkt worden aan de realisatie van een grotere woonark indien deze meer richting het noorden wordt verplaatst. Hiermee komt de woonark buiten het 'landelijk gebied' te liggen.

Het is voor het verplaatsen van een woonark niet mogelijk om deze te vergunnen middels een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (bopa) aangezien dan op grond van het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021' een tweede woonark mogelijk zou zijn. Dit is niet wenselijk.

Voor de verplaatsing van een woonark dient het omgevingsplan te worden gewijzigd. Dit doen we middels ene tijdelijke alternatieve maatregel (TAM) Omgevingsplan. Deze TAM vormt een alternatieve mogelijkheid voor gemeenten om het omgevingsplan te wijzigen, wanneer zij dit nog niet via de nieuwe standaarden kunnen doen.

Het ontwerp TAM - omgevingsplan wordt op basis van artikel 16.30 Omgevingswet (Ow) en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) ter inzage gelegd. De kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-TAM-omgevingsplan wordt gedaan via digitale weg in het Gemeenteblad en op de gemeentelijke website. Het ontwerp-TAM-omgevingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd en binnen deze termijn kan een ieder zienswijzen bij de gemeente indienen. De ingediende zienswijzen worden - voor zover nodig/mogelijk - verwerkt in het (vast te stellen) TAM-omgevingsplan. Na de vaststelling van het TAM-omgevingsplan door de gemeenteraad of het college ligt het vastgestelde TAM-omgevingsplan zes weken ter inzage en kunnen diegenen, die een zienswijze hebben ingediend, en belanghebbenden zijn, een beroepsschrift bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State indienen. Tevens kan een verzoek om een voorlopige voorziening bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingediend.

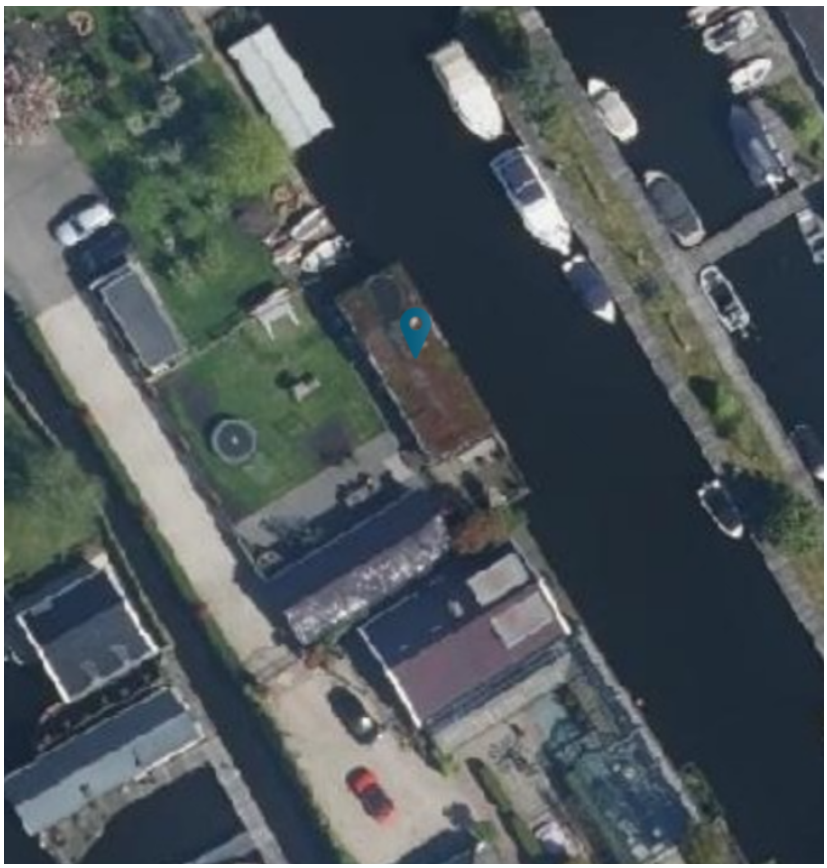
1.6 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk vormen wordt in hoofdstuk 2 de planvorming besproken. Hierin wordt de huidige ruimtelijk- functionele situatie, de ambitie op hoofdlijnen en de aspecten uit relevante visies, beleid en regels op het plan beschreven. Aanvullend is in hoofdstuk 2 ook de gedetailleerde planomschrijving inclusief de ruimtelijke uitstraling en inpassing in de omgeving opgenomen. In hoofdstuk 3 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die relevant zijn voor de fysieke leefomgeving. De financiële- en maatschappelijke haalbaarheid komen vervolgens in hoofdstuk 4 en 5 aan de orde. In het laatste hoofdstuk leest u in de conclusie of er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies en of het plan bijdraagt aan een gezonde leefomgeving.

HOOFDSTUK 2 PLANVORMING

2.1 Huidige situatie

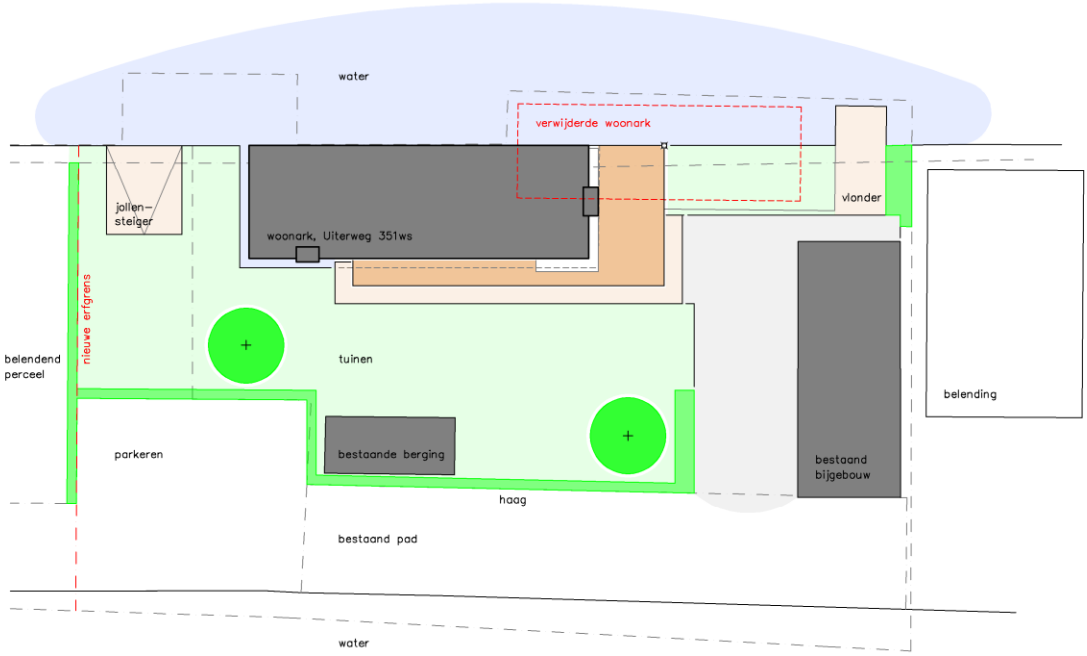
Voor de stedenbouwkundige structuur van het gebied is het historische lint van de Uiterweg vooral bepalend. De Uiterweg is een doodlopende weg met oorspronkelijk aan beiden zijden een sloot en aan beide zijden bebouwing. De sloot aan de noordzijde is in 1949 gedempt. De kavelsloten liggen haaks op de weg. De Uiterweg wordt gekenmerkt door een diversiteit aan architectuur. De woningbebouwing kenmerkt zich door hoofdzakelijk vrijstaande woningen afgewisseld door voormalige boerderijen. De bedrijfsbebouwing achter de woonbebouwing bestaat voornamelijk uit kassen en loodsen. Verspreid door het gebied bevinden zich een groot aantal woonarken, die deels voor permanente bewoning worden gebruikt en deels als recreatieverblijf. De ruimtelijke opbouw kenmerkt zich door een geleidelijke overgang, gezien vanaf het lint, van intensief naar extensief gebruik. Deze opbouw is het meest herkenbaar aan de zuidzijde van de Uiterweg. De eilanden langs de Westeinderdijksloot zijn hoofdzakelijk onbebouwd. In de huidige situatie is op de planlocatie al een woonark aanwezig. Voor de betreffende woonark ligt ook nog een klein boothuisje. De huidige woonark ligt aan de Zwetsloot en steekt momenteel iets uit in de watergang.



Luchtfoto bestaand situatie

2.2 Nieuwe situatie

Het voornemen bestaat om de bestaande woonark te verwijderen en een nieuw woonark terug te plaatsen. De nieuwe woonark zal enkele meters verplaatst worden in de richting van de Uiterweg. Daarnaast zal het woonark dieper in de bestaande tuin ingepast ten opzichte van de bestaande situatie. Het boothuis zal ook worden verwijderd. De afmeting van van de nieuwe woonark wordt 18 x 6 x 5 meter (l x b x h).



Nieuwe locatie

2.3 Visie, beleid en regels op locatie

2.3.1 Rijksbeleid

2.3.1.1 Instructieregels Rijk via Besluit kwaliteit leefomgeving

Een instructieregel is een algemene regel waarmee een bestuursorgaan aan een ander bestuursorgaan aangeeft hoe dat orgaan een taak of bevoegdheid moet uitoefenen. Het Rijk heeft de instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgenomen. Behalve het Rijk stelt ook de provincie Noord-Holland instructieregels in de omgevingsverordening, zie paragraaf 2.3.2.1.

In hoofdstuk 5 van het Bkl staan de instructieregels voor omgevingsplannen per onderwerp. De meeste instructieregels hebben betrekking op omgevingsaspecten en worden in de hierna volgende hoofdstukken beschreven. Hieronder worden algemene planologische instructieregels beschreven.

2.3.1.2 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied van het LIB.
Op grond van artikel 2.2.1c en 2.2.1d gelden op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 3 met de nummers 4 en 5 beperkingen voor geluid en externe veiligheid. Op grond van artikel 2.2.2 en 2.2.2a 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. Binnen het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 35 meter en een toetshoogte in verband met radarapparatuur van 49 meter.
Op grond van artikel 2.2.3 zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 diverse soorten grondgebruik of functie niet toegestaan, om vogel aantrekkende werking te voorkomen.
Op grond van artikel 2.2.4 zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 6 geen vaste laserinstallatie of windturbine toegestaan vanaf een minimale hoogte.

<u>Relevantie plangebied</u>

In onderhavig plan wordt een woonark uitgebreid en verplaatst. De ligging binnen diverse beperking gebieden van het LIB vormen geen belemmeringen voor onderhavig plan. Zie ook paragraaf 3.7

2.3.1.3 Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie

Het Rijk heeft in het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) de landelijke aanpak van klimaatadaptatie vastgesteld.
Het Deltaprogramma bevat voor het eerst een Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie: een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk dat de aanpak van wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen versnelt en intensiveert.

Het doel van dit deltaplan is adaptatie te versnellen en te intensiveren, zodat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht

In het plan zijn 7 ambities opgenomen:
1. kwetsbaarheid in steden in beeld brengen middels een stresstest;
2. risicodialoog voeren op verschillende niveaus met gebiedspartners en een strategie opstellen;
3. uitvoerings- en investeringsagenda opstellen per regio;
4. het koppelen van uitvoeringsagenda met andere ruimtelijke opgaven (bijv. nieuwbouw en (groot)onderhoud);
5. stimuleren met financiële middelen en faciliteren middels het delen van kennis, instrumenten en ervaringen;
6. reguleren en borgen in beleid en regelgeving;
7. handelen bij calamiteiten indien er toch overlast en schade is bij extreme weersituaties.

De ambities, afspraken en acties kunnen alleen gerealiseerd worden door intensief met elkaar samen te werken.

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.4

2.3.2 Provinciaal beleid

2.3.2.1 Omgevingsverordening Provincie Noord-Holland

Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. In de Omgevingsverordening NH2022 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie Noord-Holland wil met de Omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland.

De Omgevingsverordening bevat instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden door andere bestuursorganen dan provinciale staten, zoals gemeenten. Het doel van de instructieregel is dat wordt voldaan aan omgevingswaarden of dat andere doelstellingen van de provincie voor de fysieke leefomgeving worden bereikt (artikel 2.22 Omgevingswet). Hoofdstuk 6, afdeling 6.2 bevat de instructieregels voor gemeentelijke omgevingsplannen.

Het perceel is gelegen in het MRA landelijk gebied en landelijk gebied.

Artikel 6.14 Kleinschalige ontwikkelingen
Binnen het landelijk gebied zijn kleinschalige ontwikkelingen toegestaan, behoudens kleinschalige woningbouwontwikkelingen, mits

- de ontwikkeling plaatsvindt op een locatie waar stedelijke activiteiten zijn toegestaan;
- het toegestane bebouwd oppervlak niet wordt vergroot; en
- het aantal burgerwoningen niet toeneemt.

Artikel 6.18 MRA landelijk gebied
Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied MRA landelijk gebied voorziet het niet in een Kleinschalige woningbouwontwikkeling.
Hiermee wordt bedoelt nieuwe bebouwing voor de functie wonen die, gelet op de kleinschaligheid en beperkte fysieke uitstraling op de omgeving, niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling.

Relevantie plangebied
Het betreft het verplaatsen van een bestaande ark. Dit is niet in strijd met de omgevingsverordening van de Provincie Noord-Holland.

2.3.2.2 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050
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.

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

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

Voor het gebruik van de leefomgeving gelden de volgende ambities.
Een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor, daardoor is er ruimte voor ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.

Verder wil de provincie vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter afstemmen (kwantitatief en kwalitatief). Daarbij moet woningbouw, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends, vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland. Duurzaamheid van de totale woningvoorraad is het uitgangspunt.
De derde ambitie binnen deze categorie is het effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen van inwoners, bedrijven en producten van Noord-Holland, waarbij negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk worden meegewogen.
Als laatste geldt het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

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

Relevantie plangebied
Geen van de in de Omgevingsvisie genoemde onderwerpen heeft invloed op het TAM-omgevingsplan. De Omgevingsvisie vormt derhalve geen belemmering voor het TAM-omgevingsplan.

2.3.3 Gemeentelijk beleid

2.3.3.1 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.

Ingevolge de gebiedsvisie dient het ruimtelijke beleid van de gemeente gericht te zijn op een duurzame en kwalitatief sterke ontwikkeling van economie, wonen en recreatie met als voorwaarde het behoud van de leefbaarheid, het dorpse karakter, de bereikbaarheid en het op peil brengen van voorzieningen. De aandacht dient verlegd te worden van uitbreiding naar verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Functies of ontwikkelingen die dit frustreren moeten worden tegengegaan.

Uit de gebiedsvisie volgen een aantal thema's die in het kader van de kwaliteit van de leefomgeving aandacht behoeven. Daarbij gaat het in de eerste plaats om de aanwezigheid van groen en water in de woonomgeving. Bij nieuwe ontwikkelingen in de woonbuurten dient het structurerende groen en water in de wijk te worden behouden en, waar mogelijk, versterkt. Op grond van de Gebiedsvisie wordt de kwaliteit van de woonomgeving ook gedefinieerd door de mate waarin sprake is van een kenmerkende, samenhangende structuur. Nieuwe ontwikkelingen dienen deze samenhang en herkenbaarheid als uitgangspunt te nemen en te bekrachtigen. Op het gebied van wonen wil de gemeente de accenten verleggen en meer aandacht besteden aan de kwaliteit van de woonomgeving. Maar tegelijkertijd wil Aalsmeer ook het woningaanbod op peil houden en in de toekomst geschikte woningen kunnen blijven aanbieden, passend bij de vraag en het karakter van Aalsmeer. Het gaat dus om een accentverschuiving: blijven bouwen, maar met meer oog voor kwaliteit.

Relevantie plangebied
Volgens de bij de gebiedsvisie behorende kaart ligt de ontwikkeling van de Uiterweg 351 binnen ontwikkelgebied 3: Bovenlanden.

Het gaat hier om een zeer intensief gebruikt gebied waar economische, recreatieve, ruimtelijke en landschappelijke belangen op veel punten met elkaar conflicteren. Om te voorkomen dat deze belangen elkaar uiteindelijk negatief gaan beïnvloeden, is het van belang om voor dit gebied een aantal helder inrichtingsprincipe te ontwikkelen. Voor onderhavige ontwikkeling geldt dat het perceel is gelegen binnen het lint aan de Uiterweg. Het inrichtingsprincipe dat relevant is, is dat er achter de woning een woonark wordt uitgebreid en verplaatst.

De beoogde ontwikkeling sluit aan op de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020. Het is voor eigenaren en medewerkers van de verschillende bedrijven in deze regio van belang dat zij nabij het bedrijf kunnen wonen. De nieuwe duurzame woonark zorgt er voor dat dit wonen nabij het bedrijf voortgezet kan worden. De functie van het gebied veranderd niet. Middels het verplaatsen en vervangen van de bestaande woonark zal de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied en haar omgeving niet worden aangetast.

2.3.3.2 Structuurvisie Uiterweg
De Structuurvisie voor het gebied van de Uiterweg is vastgesteld door de gemeenteraad op 23 april 2015. Met deze structuurvisie heeft de gemeente zich ten doel gesteld om

voor het gebied van de Uiterweg een toekomstbestendig ontwikkelperspectief te schetsen, waarbij ruimtelijke en duurzame kwaliteit en economisch welvaren hand in hand gaan.

Relevantie plangebied
Met de ontwikkeling zal de bestaande functie behouden blijven. Een aantal woningen wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie en de woonark wordt binnen hetzelfde perceel gerealiseerd. De ruimtelijke kwaliteit van de het besluitgebied en haar omgeving zal wijzigen. Het plan is in lijn met de "Basisstrategie" zoals beschreven in de structuurvisie Uiterweg.

2.3.3.3 Cultuurhistorische Nota "Gebroken landen, geheelde gronden
De cultuurhistorische nota "Gebroken landen, geheelde gronden" geeft ter voorbereiding op nader cultuurhistorisch beleid een beschrijving en analyse van cultuurhistorisch onderscheiden deelgebieden en bevat een aantal beleidsaanbevelingen ten behoeve van het behoud en de bescherming van cultuurhistorische waarden. In de nota wordt het gebied van de niet-verveende en hogere landen rond de oude ontginningslinten van de Uiterweg, Oosteinderweg, Calslagen en Kudelstaart en de (verdwenen) Westeinderdijk tussen de kleine en de grote poel onderscheiden als deelgebied met hoge cultuurhistorische waarde.

De essentiële kenmerken van het deelgebied leiden tot de volgende beleidsaanbevelingen:
- behoud en versterking van de karakteristieke bebouwingslinten en het bijbehorende verkavelingspatroon en bebouwingskarakteristiek;
- behoud van het profiel en aanzien van de oude wegen zoals de Uiterweg en de Oosteinderweg, inclusief de nog aanwezige wegsloten;
- behoud, versterking of ontwikkeling om te komen tot een redelijk "groen" aanzien van de achterkanten van de kavels in zijn totaliteit;
- maatregelen voor het fysieke behoud van met name eilanden van de Westeinderdijk.

Relevantie plangebied
De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Cultuurhistorische Nota. Het bestaande bebouwingslint wordt niet aangetast. Het karakter van het gebied blijft behouden. Ook de landschappelijke waarden van het achterliggende water blijft behouden, door de verbetering van het zicht vanuit de straat door de verplaatsing van de ark.

2.3.3.4 Lintenbeleid 3e herziening
In de 16e en 17e eeuw vond bewoning plaats in Aalsmeer die bestond uit lintbebouwing langs de Uiterweg, losse boerderijen en molens langs de verbindingswegen. Naast de Uiterweg zijn ook de Kudelstaartseweg, de Oosteinderweg en de Herenweg (bewoningslinten van Calslagen en Kudelstaart) van cultuurhistorisch belang en maken onderdeel uit van de cultuurhistorische hoofdstructuur van de gemeente. De linten lagen te midden van veenplassen. Sporen van bewoning vanaf de late middeleeuwen worden in de linten verwacht.

De Uiterweg is een van de oudste linten in Aalsmeer, oorspronkelijk een weg met aan beide zijden een sloot en aan beide zijden bebouwd. Door verbreding van de weg is de sloot aan de noordzijde gedempt (1949). De kavelsloten liggen haaks op de weg. Woonbebouwing wordt afgewisseld door voormalige boerderijen waarvan er enkele als Rijksmonument zijn aangewezen. Het is het enige lint waar de zogenaamde (langhuis)boerderijen voorkomen. De Uiterweg wordt gekenmerkt door een diversiteit aan architectuur. Langs de Uiterweg zijn de afgelopen jaren woningen vergund en gerealiseerd die niet bijdragen aan de ruimtelijke samenhang van dit lint. Het eerste deel van de Uiterweg is samen met de Historische Tuin, aangewezen als "gemeentelijk beschermd dorpsgezicht".
Specifieke kenmerken:
- doodlopend lint, alleen bestemmingsverkeer;

- een van de oudste linten, met Rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en langhuizen;
- overwegend ingetogen architectuur;
- diversiteit in architectuur;
- eerste deel van de Uiterweg aangewezen als "gemeentelijk beschermd dorpsgezicht";
- waardevolle doorzichten naar de hierachter gelegen gebieden.

Relevantie plangebied
In de nieuwe situatie zal de bestaande woonark en woonboot worden verwijderd en wordt er een nieuw woonark geplaatst enkele meters richting de Uiterweg. De ontwikkeling zal hierdoor resulteren in een kwaliteitswinst voor het plangebied en het historische lint.

2.3.3.5 Erfgoedverordening 2017
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, verboden binnen een archeologisch verwachtingsgebied zonder omgevingsvergunning de bodem dieper dan 40 cm te verstoren.

Relevantie plangebied
zie paragraaf 3.6.

2.3.3.6 Agenda en actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026
Klimaatadaptatie is voor de gemeente Aalsmeer een belangrijke transitie. Het is essentieel om de leefomgeving aan het veranderende klimaat aan te passen. De hete en droge zomers hebben het belang van klimaatadaptatie extra duidelijk gemaakt. Klimaatverandering versnelt op de vier belangrijkste klimaattrends:
- het wordt warmer;
- het wordt natter;
- het wordt droger;
- de zeespiegel stijgt;

De gemeente Aalsmeer volgt de landelijke aanpak voor klimaatadaptatie via de volgende stappen:
Kwetsbaarheid in beeld brengen (weten)
Via klimaatstresstesten heeft de gemeente Aalsmeer de lokale impact voor de vier klimaattrends op hoofdlijnen en knelpuntlocaties in kaart gebracht:
1. Wateroverlast: de kaart laat de waterdieptes op straat en tegen gebouwen bij een extreme regenbui en de grondwateroverlast zien. Er zijn 10 locaties als knelpunt voor wateroverlast aangewezen.
2. Hitte tijdens een hittegolf: de kaart geeft de (gevoels)temperatuur tijdens een extreem hete dag weer. Er zijn 7 onderwerpen als hitteknelpunt aangemerkt.
3. Droogte: de gevolgen van een langdurig droogte voor bodemdaling en het grondwater zijn aangegeven. Voor droogte zijn 8 knelpunten benoemd.
4. Waterveiligheid: de kans op een dijkdoorbraak bij extreme waterstanden is in beeld gebracht. Bij de analyse zijn geen locatie specifieke knelpunten geconstateerd voor waterveiligheid.

Risicodialogen voeren en ambities (willen)
In het plan zijn 4 ambities opgenomen:
1. Wateroverlast: het inrichten van de stad op extreme buien.
   Bij een bui van 70 mm in één uur (die gemiddeld 1x per 100 jaar voorkomt) stroomt er vanuit de openbare ruimte geen water gebouwen in; daarnaast blijven nutsvoorzieningen en vitale objecten functioneren bij een bui van 90 mm in één uur. Op openbaar en privaat terrein streeft de gemeente ernaar dat regenwater als waardevol product wordt gezien. De gemeente streeft ernaar dat regenwater zoveel

mogelijk opgevangen wordt waar het valt, hergebruikt wordt (groen, grondwater, toilet) of vertraagd wordt afgevoerd.

2. Hitte: het beperken van de impact op de gezondheid en de leefomgeving.
   De hitte impact is in 2050 niet erger dan in 2020; knelpunten van kwetsbare groepen uit de stresstest zijn onderzocht en waar nodig maatregelen getroffen. De negatieve gezondheidsimpact op kwetsbare groepen wordt verkleind; de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies worden hittebestendiger ingericht.
3. *Droogte: het vergroten van de sponswerking van de stad en de bodem.*
   Droogte leidt niet tot onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur.
4. Waterveiligheid: het regionaal samenwerken aan gevolgbeperking en dijkversterking
   Om de waterveiligheid blijvend te borgen draagt de gemeente actief bij aan de regionale samenwerking. Het waterschap is leidend bij dijkversterkingen en de Veiligheidsregio bij gevolgbeperking van overstromingen.

Een belangrijk deel van de klimaatopgave zal binnen het particulier bezit moeten worden gerealiseerd. Voor het bevorderen van de bewustwording en actiebereidheid bij bewoners en bedrijven zijn aansprekende (appellerende) acties nodig, zoals een 'bewonersagenda'.

Klimaatadaptatieagenda opstellen (werken),
Als basis voor alle maatregelen hanteert de gemeente Aalsmeer de volgende algemene principes bij de uitvoering:

- We maken ruimte voor een klimaatbestendige inrichting.
- We werken samen in een netwerksamenleving met gedeelde verantwoordelijkheid.
- Onacceptabele knelpunten lost de gemeente samen met partners binnen 10 jaar op.
- Voor de uitvoering van projecten wordt in principe aangehaakt bij bestaande processen en investeringen.
- Werken aan het klimaat vindt plaats aan de hand van een continu leerproces.

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.4

2.3.3.7 Geluidbeleid bij nieuwe ontwikkelingen

De Omgevingswet heeft ook gevolgen voor het beleidsterrein geluid. Landelijke geluidnormen zijn gedeeltelijk vervallen en worden opgenomen in het omgevingsplan. Het 'geluidbeleid bij nieuwe ontwikkelingen' vormt het toetsingskader bij het beoordelen van de toelaatbaarheid van geluid op de gevel van een geluidgevoelige gebouw dat tussen de standaardwaarde en de grenswaarde ligt. De standaardwaarde is een geaccepteerd geluidniveau waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. De grenswaarde is een grens die alleen bij uitzondering kan worden overschreden.

Standaardwaarde
Indien de standaardwaarde wordt overschreden worden alle maatregelen die het geluid kunnen beperken tot de standaardwaarde onderzocht.
Om een kleine overschrijding van de standaardwaarde niet te laten leiden tot het nemen van ingrijpende maatregelen is er een onderverdeling gemaakt in drie niveaus tussen de standaardwaarde en de grenswaarde: de tussenwaarde niveau 1, 2 en 3.

De maatregelen:

- Geluidluwe gevel: Om de gezondheid te beschermen moet het geluidgevoelige gebouw beschikken over minimaal één geluidluwe gevel (dit is niet van toepassing voor vliegtuiggeluid)
- Geluidluwe buitenruimte: Gebouwen met een woonfunctie beschikken over een geluidluwe buitenruimte.
- Woningindeling: De geluidgevoelige ruimten worden zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel van de woning geprojecteerd, waarbij minimaal één slaapkamer aan de geluidluwe gevel wordt gerealiseerd.

Hoe hoger de tussenwaarde, hoe zwaarder de maatregel.

Gecumuleerd geluid
Het gecumuleerd geluid is het geluid door alle geluidbronsoorten en activiteiten gezamenlijk, rekening houdend met de verschillen in hinderlijkheid tussen verschillende soorten geluidbronnen. Dit wordt bij elkaar opgeteld met correctie.
De gemeente beoordeeld of en in welke mate het verantwoord is om de afwegingsruimte boven de standaardwaarde te gebruiken.

Gecumuleerd geluid (Lcum)	**Beoordeling**
tot 45	zeer goed
46-50	goed
51-55	redelijk
56-60	matig
61-65	tamelijk slecht
66-70	slecht
vanaf 71	zeer slecht

Gezamenlijk geluid
Het gezamenlijk geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Het gezamenlijk geluid op de gevel wordt gebruikt voor het bepalen van de eis aan de geluidwering van de gevel.
Indien de standaardwaarde wordt overschreden is altijd een extra geluidnorm van toepassing, namelijk de grenswaarde voor het geluidniveau in geluidgevoelige ruimten: de binnenwaarde. De binnenwaarde is een extra waarborg om ervoor te zorgen dat bewoners ook bij hogere geluidniveaus op de gevels onder acceptabele omstandigheden in hun woning kunnen leven en slapen. Middels (extra) gevelisolatie wordt dit gegarandeerd. Van de binnenwaarde kan niet worden afgeweken.

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.7

2.3.3.8 Mobiliteitsagenda Aalsmeer
Op 27 januari 2022 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsagenda Aalsmeer vastgesteld. Deze agenda heeft drie uitgangspunten:
1. Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar;
2. Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk; en
3. Aalsmeer innovatief duurzaam bereikbaar.

Er komen nieuwe ontwikkelingen op Aalsmeer en de regio af. Het voorgaande beleid, Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan (AVVP) uit 2009, hield geen rekening met de huidige trends, ontwikkelingen en vraagstukken.

De Raad heeft in maart 2021 het Koersdocument Mobiliteit vastgesteld waarin 11 koersen zijn opgenomen op basis waarvan de Mobiliteitsagenda is opgesteld. De 11 koersen zijn:
1. Naar een flexibele Mobiliteitsagenda Aalsmeer
2. Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in samenhang bezien
3. Ruimtelijk patroon Aalsmeer vraagt om maatwerk per gebied
4. Aanpak gevolgen vergrijzing voor mobiliteit
5. Een compleet mobiliteitsaanbod
6. Product OV versterken
7. Faciliteren groeiend (e-)fietsgebruik
8. Optimalisatie logistieke ketens
9. Actieve rol van ondernemers in bereikbaarheid
10. Naar een integrale en actieve aanpak van verkeersveiligheid
11. Een volgende stap in duurzame mobiliteit en deelmobiliteit

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.12

2.3.3.9 Nota parkeernormen Aalsmeer 2016

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

- Naast de normen voor de categorie wonen zijn er nog geen parkeernormen vastgesteld voor Aalsmeer en Kudelstaart;
- De parkeernormen uit 2004 en uit het AVVP zijn niet meer actueel.

De nieuwe kencijfers van het CROW zijn gebaseerd op de meest actuele en recente ervaringscijfers. Parkeernormen moeten vanaf 2018 zijn opgenomen in bestemmingsplannen. Door in toekomstige bestemmingsplannen via de regels een verwijzing op te nemen naar deze Nota Parkeernormen inclusief toepassingsregels wordt aan deze verplichting voldaan en geldt voor iedereen een eenduidig kader. In de regels behorende bij dit bestemmingsplan is een verwijzing opgenomen naar de Nota Parkeernormen. Het vaststellen van parkeernormen en toepassingsregels is om diverse redenen belangrijk en nuttig. Door het parkeren nadrukkelijk te toetsen en de juiste parkeernorm zo vroeg mogelijk in een planproces te bepalen wordt parkeeroverlast voorkomen en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Indien een ontwikkelaar namelijk te weinig parkeerplaatsen realiseert op eigen terrein, gaan er ook mensen in de omgeving parkeren met mogelijk parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties tot gevolg.

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

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.12

2.4 Functionele ontwikkeling en programma

Het voornemen bestaat om de bestaande woonark te verwijderen en een nieuw woonark terug te plaatsen. De nieuwe woonark zal enkele meters verplaatst worden in de richting van de Uiterweg.

Daarnaast zal het woonark dieper in de bestaande tuin ingepast ten opzichte van de bestaande situatie. Het boothuis zal ook worden verwijderd. De afmetingen van de nieuwe woonark worden 18 x 6 x 5 meter (l x b x h).

2.5 Ruimtelijke uitstraling en inpassing in omgeving

Aalsmeer is een waterrijke gemeente. Van oudsher bevinden zich in de gemeente dan ook vele woonarken. Om met een woonark ligplaats in de gemeente in te nemen en op een woonark te mogen wonen of recreëren is een vergunning nodig. Het toetsingskader was voorheen alleen de Algemene plaatselijke verordening. Gebleken was dat op grond hiervan de woonarken onvoldoende kunnen worden gereguleerd. Om die reden is op 19 december 2013 het bestemmingsplan "Woonarken" vastgesteld. Dit bestemmingsplan gaf in samenhang met de APV en een nieuwe verordening voor woonarken, een actueel en effectief instrumentarium bieden om de woonarken voldoende te kunnen reguleren.

In het toen geldende structuurvisie Noord-Holland 2040 lag de bestaande woonboot Uiterweg 351ws buiten bestaand bebouwd gebied. Om die reden was een kleinere woonark toegestaan ten opzichte van woonarken die binnen bestaand bebouwd gebied lagen. De maximale lengte van woonarken voor permanente bewoning, gelegen in het bestaand bebouwd gebied bedraagt 18 meter.

Door de nieuwe boot te verplaatsen richting het noorden ligt de nieuwe woonark binnen de grenzen van bestaand bebouwd gebied. Op basis van dit (oude) beleid is het mogelijk een grotere woonboot te realiseren.

HOOFDSTUK 3 FYSIEKE LEEFOMGEVING

3.1 Toetsing milieueffectrapportage (m.e.r.)

3.1.1 Toetsingskader

Doel

In een project-mer-beoordeling toetst het bevoegd gezag of er bij het project aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden. Er zijn 2 uitkomsten mogelijk:

- Aanzienlijke milieueffecten zijn niet uitgesloten: er volgt een mer en er moet een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt.
- Aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten: er is geen mer nodig er hoeft geen MER te worden gemaakt.

Wettelijk kader

Of een besluit over een project project-mer-beoordelingsplichtig is, kunt u afleiden uit bijlage V bij het Omgevingsbesluit.
Het wijzigen van het omgevingsplan heeft betrekking op de activiteit J11: 'Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterrein'. Onder de omgevingswet is de drempelwaarde komen te vervallen zodat (vooralsnog) elke stedelijke ontwikkelingsproject MER-beoordelingsplichtig is.

Toetsing

Aan de hand van een beschrijving van het project, de locatie en de mogelijke milieueffecten wordt getoetst of sprake is van aanzienlijke milieueffecten. Deze beoordeling wordt opgenomen in de omgevingsvergunning. De MER-beoordeling dus onderdeel van de omgevingsvergunning. Indien de verwachting is dat een project aanzienlijke milieueffecten zal geven zal de omgevingsvergunning worden geweigerd. Er zal dan eerst een milieueffectrapport opgesteld moeten worden.

3.1.2 Projectgebied

Aan de Uiterweg 351ws in Aalsmeer wordt een bestaande woonark vervangen voor een nieuwe woonark. Op de locatie aan de Uiterweg in Aalsmeer wordt een nieuwe ligplaats gerealiseerd, ten noorden van de ligplaats van de huidige woonark.

3.1.3 Conclusie

<u>Locatie</u>

De projectlocatie is niet gelegen in of nabij een gebied dat wordt beschermd vanuit de natuurwaarden. De locatie is daarnaast zodanig ver verwijderd van een Natura 2000-gebied dat van externe werking geen sprake kan zijn. Tevens ligt het niet in de buurt van het Natuurnetwerk Nederland of overig beschermd natuurgebied.

<u>Milieueffecten</u>

De omvang van de voorgenomen ontwikkeling brengt geen zodanige productie van afvalstoffen, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen met zich mee op basis waarvan belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. In de volgende paragrafen zijn verschillende milieueffecten beschouwd. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling geen sprake is van nadelige milieugevolgen.

3.2 Bodem

3.2.1 Toetsingskader

Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet krijgt de gemeente een aantal regels over het onderwerp bodem in het tijdelijk deel van het omgevingsplan middels de bruidsschat. De bruidsschat is een set aan regels die van het Rijk naar onder andere de

gemeenten gaan. Deze regels worden automatisch onderdeel van het tijdelijk deel van het omgevingsplan.
Het nieuwe wettelijke instrumentarium voor bodem berust op drie pijlers:
1. het voorkomen van nieuwe verontreiniging of aantasting (preventie)
2. het meewegen van bodemkwaliteit als onderdeel van een brede afweging over de kwaliteit van de leefomgeving in relatie tot functies (toedeling van functies)
3. het op duurzame en doelmatige wijze beheren van resterende historische verontreinigingen (beheer historische verontreinigingen)

In het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient voorkomen worden dat bodemgevoelige activiteiten op verontreinigd grond plaats vinden. Gelet hierop bevat paragraaf 5.1.4.5.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels voor het toelaten van een bouwactiviteit (bouwen van een bodemgevoelig gebouw) op een bodemgevoelige locatie.

Een bodemgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt, voor zover aannemelijk is dat personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zullen zijn.

Een bodemgevoelige locatie is een locatie waarop een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van het omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit. Tevens wordt daaronder de aangrenzende aaneengesloten tuin of het aangrenzende aaneengesloten terrein verstaan, net als een onmiddellijk aan een woonschip of woonwagen grenzende tuin of grenzend terrein.

Gelet op artikel 5.89j van het Bkl moeten bij het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie de waarden voor de toelaatbare bodemkwaliteit in acht genomen worden. Bij overschrijding van die waarden mag alleen gebouwd worden als sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen.

Deze beoordeling vindt plaats in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken (zie hiervoor de artikelen 22.29, lid 1 sub c, 22.30 en 22.31 van het omgevingsplan gemeente Aalsmeer). Desalniettemin dient bij de toelating van een bodemgevoelige gebouw aannemelijk zijn dat de vergunning verleend kan worden en dat het plan financieel uitvoerbaar is.

Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het besluitgebied. Bij een geconstateerde (potentiële) verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van de wijziging van het omgevingsplan tevens in kaart worden gebracht welke maatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

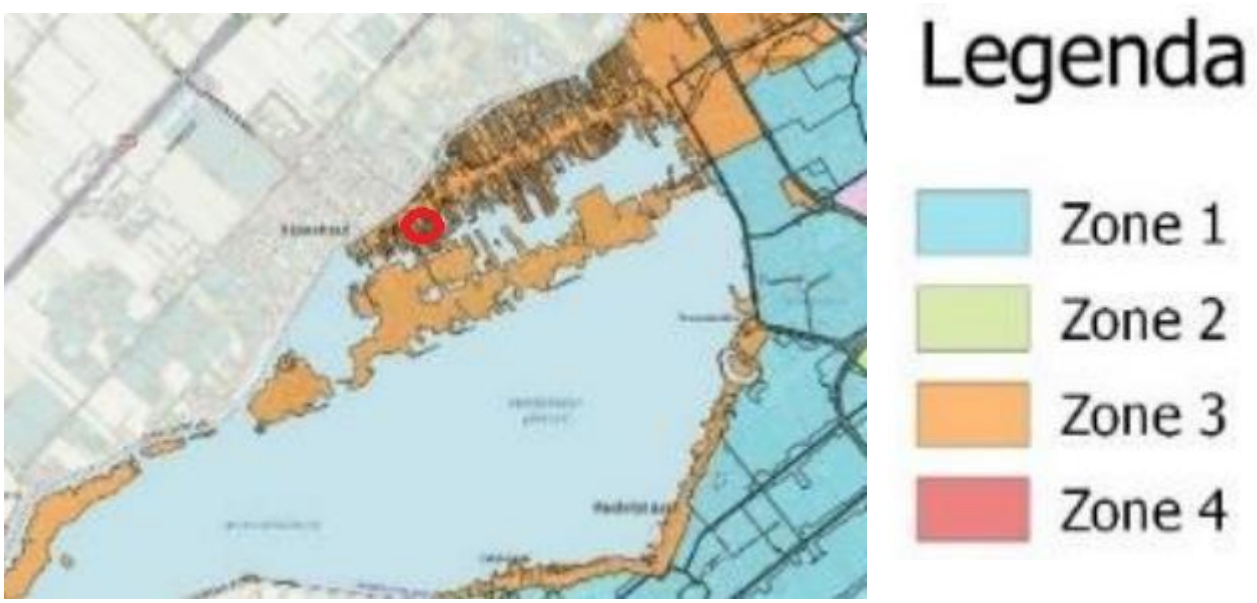
Aalsmeer
Het vastgestelde beleidskader bodem geeft de Aalsmeerse invulling weer van een deel van de bodemregelgeving onder de Omgevingswet. De juridische basis voor lokaal beleid is opgenomen in het TAM-voorbereidingsbesluit bodem. Op 12 december 2023 is er een TAM-voorbereidingsbesluit Bodem vastgesteld die per 1 januari 2024 is ingegaan. Er is geconstateerd dat er een verkeerde verwijzing in de documentatie zit zodat op 5 maart 2024 een nieuw besluit is genomen. Met dit TAM-voorbereidingsbesluit bodem worden er bodemregels vastgesteld in aanvulling op het Omgevingsplan van rechtswege per 1 januari 2024.

Op termijn worden de regels uit het TAM-voorbereidingsbesluit omgezet naar het nieuwe deel van het omgevingsplan. Momenteel ligt het ontwerp TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22d-Bodem Aalsmeer ter inzage, t/m 2 januari 2025. In dit TAM-omgevingsplan zijn de regels van de TAM voorbereidingsbesluiten 'bodem Aalsmeer' en 'staalslakken en grondstabilisatie Aalsmeer' verwerkt. Dit TAM omgevingsplan hoofdstuk 22d betreft het

gehele grondgebied van Aalsmeer en is een aanvulling op de regels van het tijdelijke deel omgevingsplan.

Onderdeel van de regelgeving is de bodemkwaliteitskaart. Bijlage 3A-1 geeft de zonekaart van de bodemkwaliteitskaart weer waarin verschillende zones zijn gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie.

3.2.2 Projectgebied



Uitsnede zonekaart regio Amstelland en Meerlanden

Met zones 1 en 2 op de zonekaart van de bodemkwaliteitskaart hebben betrekking op locaties met een relatief schone bodem. Voorafgaand aan het bouwen van een bodemgevoelige gebouw in deze zones is in principe een vooronderzoek (dossieronderzoek) voldoende, tenzij dat onderzoek aanleiding geeft voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek.

De voorgenomen ontwikkeling aan Uiterweg 351 vindt plaats in zone 3, zie ook onderstaande afbeelding. Op basis hiervan is een bodemonderzoek verplicht.



De gemeente Aalsmeer heeft in mei 2024 archiefonderzoek uitgevoerd naar het mogelijk gevolg van vroegere activiteiten voor de milieu hygiënische bodemkwaliteit.

Uit het onderzoek kwam het volgende naar voren:
- Er zijn geen (ondergrondse) tanks nabij de locatie bij ons bekend.
- Er is een glastuinbouwbedrijf aanwezig geweest met een stookruimte en kassen.
- De locatie ligt in zone 3 van de bodemkwaliteitskaart van Aalsmeer. De boven- en ondergrond vallen in kwaliteitsklasse Wonen (licht verontreinigd).
- Op de bodemkaart staan geen dempingen aangegeven op de locatie.
- De locatie is als gevolg van de seringenteelt in het verleden mogelijk periodiek opgehoogd met baggerspecie.

Inmiddels zijn ook 2 onderzoeksrapporten aangeleverd. Zie bijlage 1 voor verkennend bodemonderzoek 29 november 2023 en bijlage 2 voor het aanvullend bodemonderzoek, 26 juni 2024. Hieruit is af te leiden dat er geen sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Wel zijn er kanttekeningen:
Het gehalte lood in de bovengrond is verhoogd waardoor rekening moet worden gehouden met blootstelling aan kleine (kinderen). Voor de verplaatsing van een woonark wordt grond ontgraven. Deze grond is licht verontreinigd. Met de afvoer van de vrijkomende grond zijn kosten gemoeid.

3.2.3 Conclusie
De kwaliteit van de grond is aanvaardbaar voor het beoogde gebruik, maar de gebruiker dient het verhoogde gehalte lood in acht te nemen, zie ook de Folder 'Let op Lood - Provincie Noord-Holland'.

3.3 Water

3.3.1 Toetsingskader
Artikel 5.37 van het Bkl stelt dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Naast de specifieke regels als gesteld in paragraaf 5.1.3 Bkl over onderdelen van het watersysteem in het omgevingsplan, worden voor een duiding van de gevolgen voor het beheer van het watersysteem, de

opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken.

Denk bijvoorbeeld aan (instructie)regels (al dan niet ter nastreving van omgevingswaarden) uit de provinciale omgevingsverordening en de waterschapsverordening. Bij de uitvoering van de digitale watertoets komt het naleven van instructieregels aan de orde.

Daarnaast bevatten de artikelen 5.38 t/m 5.49 Bkl rijksregels met betrekking tot:
- het voorkomen van belemmeringen voor primaire waterkeringen;
- het bouwen binnen kustfundamenten buiten stedelijk gebied;
- het ontplooien van activiteiten in en nabij grote rivieren en het IJsselmeergebied.

Het is aan het bevoegd gezag om te bepalen hoe andere bestuursorganen bij de besluitvorming en de weging van het waterbelang worden betrokken. Zodoende is de oorspronkelijke watertoets niet langer voorgeschreven en is de gemeente vrij om hier zelf invulling aan te geven. Ten slotte zijn de regels van artikel 5.165 Bkl en paragraaf 22.3.8 uit de bruidsschat van belang met betrekking tot het lozen van (industrieel) afvalwater in het openbaar vuilwaterriool. Artikel 5.165 Bkl schrijft voor in welke gevallen het omgevingsplan lozingen van industrieel afvalwater mag toestaan. Gemeenten kunnen voor sommige lozingen specifieke regels stellen. In het algemeen is de specifieke zorgplicht voor milieubelastende activiteiten die in de bruidsschat zijn opgenomen voldoende. Met de bevoegdheid tot het stellen van maatwerkvoorschriften kan de gemeente voor specifieke bedrijven zo nodig aanvullende eisen stellen die passen bij de bedrijfssituatie.

Nationaal Waterprogramma 2022-2027
Het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid, de uitvoering ervan in de rijkswateren en de daartoe behorende aspecten van het omgevingsbeleid. Het NWP 2022-2027 geeft uitvoering aan de EU richtlijnen. Het NWP is de doorwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en een verplicht programma op grond van de Omgevingswet. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn de stroomgebiedbeheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee.

Waterschapsverordening de Rijnlandse Keur
Sinds 1 januari 2024 heeft Rijnland een waterschapsverordening. Deze verordening vervangt de keur. Rijnland heeft belangen om watergangen en waterkeringen in stand te houden, kwel tegen te gaan en te snelle afwatering te voorkomen. Om deze belangen te beschermen zijn onze beleidsregels opgesteld in de Waterschapsverordening. In de waterschapsverordening staan de regels voor bewoners en bedrijven die activiteiten doen bij oppervlaktewater, dijken en gemalen.

Waterbeheerprogramma 6 (WBP6)
Goed waterbeheer is van levensbelang om in Rijnland te kunnen wonen, werken en genieten. Hoe pakken we dat aan en wat zijn de plannen voor de komende 6 jaar? Op deze website presenteert Rijnland zijn waterbeheerprogramma (WBP6) voor 2022 - 2028. Zie: Waterbeheerprogramma | Waterbeheerprogramma 6 (wbp6rijnland.nl).

Watertoets
Artikel 5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving schrijft voor dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. Op grond van dit artikel dient afstemming plaats te vinden met de waterbeheerder (Rijk, provincie, waterschap of gemeente). De verplichte weging van waterbelangen in afstemming met de waterbeheerder wordt ook 'watertoets' genoemd.

3.3.2 Projectgebied

Bij ruimtelijke plannen dient een watertoets te worden uitgevoerd. Doel van de watertoets is om de relatie tussen planvorming en waterhuishouding te versterken. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen daartoe te worden getoetst door de waterbeheerder. Bij een watertoets moeten de gevolgen voor de waterhuishouding in beeld worden gebracht.

Het plangebied is gelegen binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland. Activiteiten moeten voldoen aan de eisen die worden gesteld vanuit de Waterschapsverordening. Bij (de uitvoering van) het onderhavige plan en de beoogde ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met het beleid en de Waterschapsverordening van het Hoogheemraadschap van Rijnland (HvR).

Middels de beoogde ontwikkeling wordt een bestaande woonark vervangen door een nieuwe woonark.

Hemelwaterberging
Er zal geen sprake zijn van versnelde hemelwaterafvoer. Het hemelwater zal nog steeds direct op het oppervlaktewater geloosd worden.

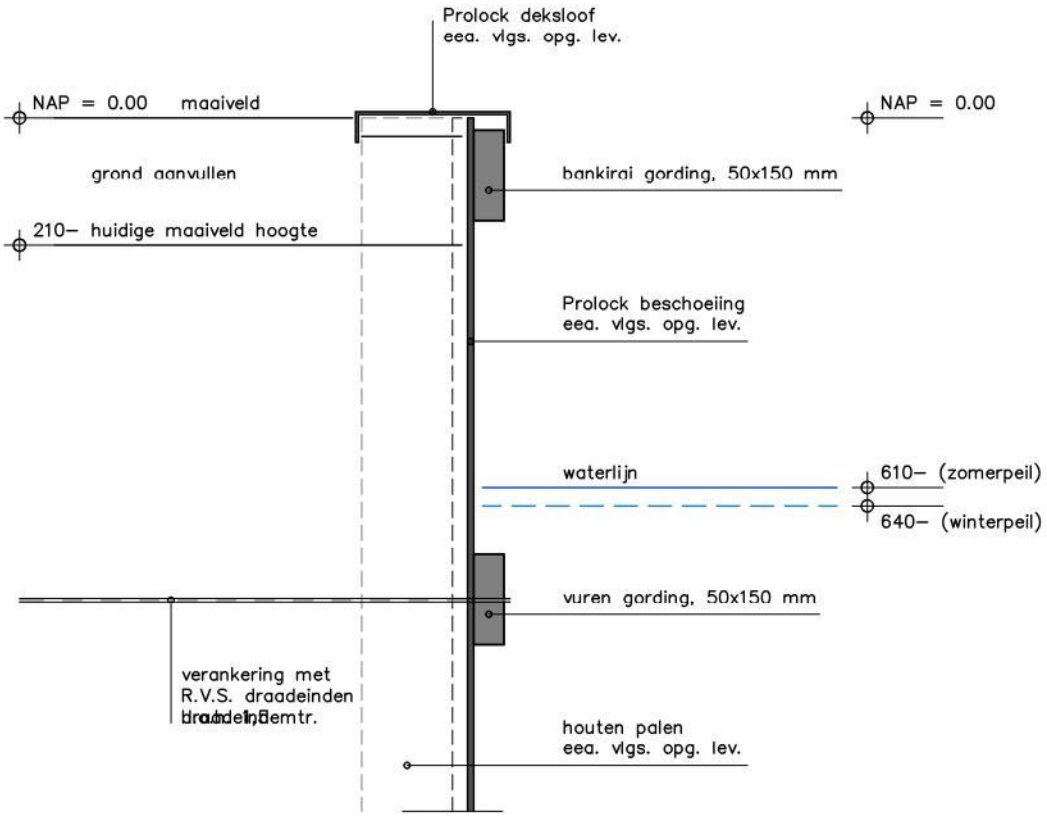
Waterkeringen
De activiteit wordt niet uitgeoefend binnen – of in een gebied nabij een waterkering.

Waterberging
Bij de nieuwe locatie van de woonboot zal de oever deels afgegraven worden. Bij de locatie van de oorspronkelijk woonboot zal het water gedempt worden, zodat de kade weer doorloopt naar achteren. Het te dempen oppervlak is kleiner dan het af te graven gedeelte. Er is sprake van een hydrologisch neutrale ontwikkeling. Er hoeft geen extra waterberging gerealiseerd te worden.

Waterkwaliteit
De verkeersbelasting blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor zal het (negatieve) effect op de waterkwaliteit van afstromend hemelwater ongewijzigd blijven. Verder wordt geadviseerd gebruik te maken van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlogende bouwmaterialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC. Deze stoffen kunnen zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

Vooroverleg Hoogheemraadschap van Rijnland (HvR)
Op 29 augustus 2023 is een aanvraag ingediend bij Hoogheemraadschap van Rijnland. De gemelde activiteit viel onder de Keur 2020, onder de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat initiatiefnemer direct aan de slag mag gaan, mits u zorgvuldig werkt en schade aan het watersysteem voorkomt.
Sinds 1 januari 2024 heeft Rijnland een waterschapsverordening. Deze verordening vervangt de keur.

Beschoeiing
Er is een detailtekening van de nieuw te plaatsen beschoeiing overlegd.



doorsnede beschoeiing

3.3.3 Conclusie

Met het onderhavige plan is er geen sprake van functies en activiteiten die, per saldo, leiden tot een aantasting van de waterhuishouding. Het verhard oppervlak neemt niet toe. Het aspect water is geen belemmering voor het onderhavige TAM - omgevingsplan. De woning zal moeten worden aangesloten op het bestaande drukrioleringssysteeem. Het regenwater zal worden afgevoerd naar de bestaande watergang.

3.4 Klimaatadaptatie

3.4.1 Toetsingskader

Om Nederland te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering, is het nodig om verschillende soorten maatregelen te nemen, vanuit verschillende beleidsvelden. Klimaatadaptatie is een van de grote opgaven die overheden moeten aanpakken. De instrumenten van de Omgevingswet zijn hulpmiddelen om de opgave van klimaatadaptatie integraal met andere omgevingsopgaven aan te pakken.

3.4.2 Plangebied

<u>Wateroverlast voorkomen</u>

Voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen geldt een waterbergingseis van 70 mm voor het te ontwikkelen gebied. Deze waterberging moet primair een plaats vinden in oppervlaktewater (minimaal 10% van het plangebied). De openbare ruimte en privaat terrein moeten zo zijn ontworpen en ingericht dat de resterende berging hier plaatsvindt

en het water zonder schade kan worden vastgehouden, geborgen en afgevoerd. Dit moet worden aangetoond in het ontwerp.

Hitte beperken
Bij nieuwbouwontwikkeling streeft de gemeente naar een zodanige inrichting van het gebied dat de gevoelstemperatuur binnen aanvaardbare normen blijft. Koele verblijfsplekken van minimaal 200 m2 zijn aanwezig op maximaal 300 m loopafstand om (de gevolgen van) hitte voor mens en natuur te beperken. Verblijfsplekken worden met minimaal 50% groen en 30% schaduw ingericht (bomen tellen voor beide). Daarbij is het van belang dat er rekening wordt gehouden met de bestaande Flora en Fauna en voor nieuwe beplanting keuzes worden gemaakt voor gebiedseigen Flora en Fauna

Droogte
- Een gebied bij een nieuwbouwontwikkeling wordt neerslag bergend en afvoer vertragend ingericht. Zodanig dat bij droogte bomen, groen, (dak)tuinen of andere voorzieningen van water worden voorzien. Daarom wordt het principe van de verdringingsreeks gehanteerd: vasthouden, bergen en afvoeren.
- Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 30 jaar worden in het ontwerp opgenomen, zoals langdurige voorbelasting om restzetting te beperken.

3.4.3 Conclusie
Dit betreft een vervanging, en verplaatsing van circa 10 meter, van een woonark.
De gemeente stimuleert en faciliteert bewoners om een bijdrage te leveren aan klimaatadaptatie, zie Home | Gemeente Aalsmeer.

3.5 Natuur

3.5.1 Toetsingskader
Doel van de omgevingswet is onder andere de bescherming van soorten en leefgebieden als onderdeel van de fysieke leefomgeving. De wet is een implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn).

De Omgevingswet beslaat zowel soortenbescherming als gebiedsbescherming. De wet kent een beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, voor soorten van de Habitatrichtlijn en voor andere soorten. Het komt er onder andere op neer dat soorten niet opzettelijk gedood, gevangen of verstoord mogen worden. Ook het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen is verboden. Vrijwel alle vogels zijn beschermd ingevolge de Vogelrichtlijn.

Habitatrichtlijnsoorten zijn bijvoorbeeld alle vleermuissoorten. Onder de andere soorten vallen bijvoorbeeld de ringslang en grote modderkruiper. Gedeputeerde Staten kunnen in sommige gevallen ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen voor de andere soorten. Met betrekking tot de gebiedsbescherming wordt hoofdzakelijk gekeken naar de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Het wijzigen van het omgevingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal of gemeentelijk beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het besluitgebied zelf te liggen. Activiteiten in een besluitgebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

3.5.2 Flora en fauna

Er is een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor het plangebied. In deze toelichting worden de belangrijkste conclusies vermeld, voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar bijlage 3. De quickscan flora en fauna is ingestoken op onderhavig planvoornemen.

Gelet op de potentiele ecologische waarden kan het voorgenomen plan in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming, onderdeel soorten, in acht te worden genomen:

- In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken).
- Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde amfibieën en zoogdieren aanwezig aan de randen van het plangebied. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in de Provincie Noord-Holland.
- Om de rugstreeppad zich niet te laten vestigen in het plangebied gedurende de aanlegfase, is het van belang om het ontstaan van waterplassen op het land te voorkomen.
- De zorgplicht blijft onverkort van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Voor- en gedurende de uitvoering dient hierbij rekening gehouden te worden.

3.5.2.1 Conclusie

Op basis van onderhavige quickscan wordt vervolgonderzoek naar effecten op beschermde gebieden niet noodzakelijk geacht. Evenmin is er sprake van een noodzaak tot het indienen van een ontheffingsaanvraag ten aanzien van houtopstanden dan wel een vergunningsaanvraag in het kader van gebiedsbescherming.

3.5.3 Stikstof

Er is een stikstofonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 4, 5 en 6. Er wordt aangegeven dat de nieuwe woonark wordt voorzien van een gasaansluiting en zal worden verwarmd d.m.v. een gasgestookte verwarmingsinstallatie. Dit is niet mogelijk via de netbeheerder. Voor het berekenen van de stikstofdepositie in de toekomstige gebruiksfase zijn naast de emissie als gevolg van de verwarmingsinstallatie, ook de voertuigbewegingen van belang. Hierbij is uitgegaan van totaal 8,2 ritten per etmaal. Naast de gebruiksfase is ook de realisatiefase berekend. Met behulp van de AERIUS Calculator zijn berekeningen opgesteld voor de realisatie- en de gebruiksfase. Uit de berekeningen volgt voor beide fasen geen bijdrage van stikstofdepositie. Er is gebruik gemaakt van de AERIUS-Calculator versie 2023.1.
Het AERIUS analysebestand (GML) met rekenresultaten, bronnen en rekenpunten is hier te downloaden.

3.5.3.1 Conclusie

Op basis van de resultaten uit de berekeningen kan worden geconcludeerd dat zowel voor de realisatie(aanleg)fase en de gebruiksfase geen vergunningsplicht geldt, t.a.v. stikstofdepositie, op grond van de Wet natuurbescherming.

3.6 Archeologie en cultureel erfgoed

3.6.1 Archeologie

3.6.1.1 Toetsingskader

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet is de opvolger van de vervallen Monumentenwet 1988 en andere regelingen op het gebied van cultureel erfgoed. De huidige juridische basis in de Nederlandse wetgeving wordt gevormd door de

Erfgoedwet (hoofdstuk 5) en de Omgevingswet. De Omgevingswet en de Erfgoedwet zorgen samen voor een integrale bescherming van het cultureel erfgoed. De Erfgoedwet en Omgevingswet worden daarmee complementair aan elkaar.

De onderdelen van de vervallen Monumentenwet 1988 die van toepassing zijn op de fysieke leefomgeving zijn naar de Omgevingswet overgeheveld. De Omgevingswet is van groot belang voor het cultureel erfgoed, omdat daarin een zorgvuldige omgang met het cultureel erfgoed en de fysieke leefomgeving is geborgd. De grondslag van de Omgevingswet is opgenomen in hoofdstuk 2 van de Omgevingswet. Voorts heeft de bescherming van (archeologische) monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen een belangrijke plek gekregen in de Omgevingswet. De aanwijzing en bescherming van stads- en dorpsgezichten is naar de Omgevingswet overgeheveld (artikel 2.34, lid 4 van de Ow). Het belang van de bescherming van stads- en dorpsgezichten is en blijft hiermee geborgd.

Paragraaf 5.1.5.5 van het Bkl bevat instructieregels over cultureel erfgoed en werelderfgoed. Artikel 5.130 Bkl ziet op het behoud van cultureel erfgoed en 5.131 Bkl ziet op het behoud van werelderfgoed.
Daarnaast zijn in afdeling 8.8 van het Bkl regels opgesteld voor de beoordeling van rijksmonumentenactiviteit en het verplaatsen van gebouwde monumenten. Daarnaast zijn in het Bal instructieregels opgenomen aangaande rijksmonumenten (hoofdstuk 13).

Archeologie gemeente Aalsmeer
In sommige delen van Aalsmeer, is de kans op archeologische resten in de bodem klein, omdat de bodem in het verleden al is verstoord, bijvoorbeeld door inpoldering. In andere delen van Aalsmeer is de kans op archeologische waarden in de bodem juist groot. Bijvoorbeeld in de oude dorpskern en langs de dijken die al lang worden bewoond. Aalsmeer is daarom ingedeeld in archeologische verwachtingsgebieden. Deze archeologische verwachtingsgebieden zijn toegelicht in de ‘Beleidsnota Archeologie 2016’ en de ‘Beleidsnota Archeologiekaart’.





Uitsnede archeologiekaart met legenda

Of een archeologisch onderzoek bij plannen is vereist is afhankelijk van de grootte en diepte van de bodemverstoring. Dit is bijvoorbeeld aangegeven in de legenda van de 'Beleidsnota Archeologiekaart'. Ter verduidelijking van de archeologiekaart: een archeologisch onderzoek is een vereiste bij plannen met bodemverstoring dieper dan 0,40 meter, tenzij de oppervlakte van (de bodemingreep ten behoeve van) het bouwwerk niet meer dan 50 m^2 bedraagt. Ten tweede is een archeologisch onderzoek vereist bij plannen met bodemverstoring dieper dan 0,40 meter, tenzij de oppervlakte van (de bodemingreep ten behoeve van) het bouwwerk niet meer dan 500 m^2 bedraagt. Ten derde is een archeologisch onderzoek vereist bij plannen met bodemverstoring dieper dan 0,40 meter, tenzij de oppervlakte van (de bodemingreep ten behoeve van) het bouwwerk niet meer dan 10.000 m^2 bedraagt. Daarnaast zijn er nog twee categorieën waarin bij alle bodemroering archeologisch onderzoek vereist is en tot slot kent het archeologiebeleid de categorie 'archeologievrij'.

3.6.1.2 Plangebied
Volgens de archeologiekaart geldt voor het plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde. Er is een archeologisch onderzoek uitgevoerd, welke is opgenomen in de bijlage 7 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Er is zowel een archeologisch bureau onderzoek als een verkennend inventariserend veldonderzoek uitgevoerd op de planlocatie. Het doel van het uitgevoerde onderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. De belangrijkste conclusie is onderstaand weergegeven voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar de bijlagen.

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied al eens ontgraven was tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Het plangebied heeft tot die diepte dus geen archeologische verwachting meer. De archeologische verwachting van het onder de verstoringen voorkomende Hollandveen pakket en het Laagpakket van Wormer is zeer laag. IDDS Archeologie adviseert om het plangebied, voor wat betreft het aspect archeologie, vrij te geven voor de voorgenomen civieltechnische werkzaamheden.

3.6.1.3 Conclusie
Het omgevingsaspect archeologie vormt geen belemmeringen voor onderhavig planvoornemen.

3.6.2 Cultureel erfgoed
Cultureel erfgoed bestaat uit rijksmonumenten, gemeentelijke en provinciale monumenten en archeologische monumenten.

PLangebied
Binnen het plangebied zijn geen monumenten.

3.7 Geluid

3.7.1 Toetsingskader
De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt, voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde industrieterreinen, zijn grondslag in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Omgevingswet, met betrekking tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Bij het toelaten van een activiteit, (spoor)weg, industrieterrein of geluidgevoelig gebouw moet het geluid op de geluidgevoelige gebouwen beoordeeld worden. Hiertoe zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels opgenomen. De instructieregels hebben tot doel de gezondheid en het milieu te beschermen tegen te veel geluid.

Hiervoor zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving eisen gesteld aan het geluid op geluidgevoelige gebouwen. Een geluidgevoelig gebouw is volgens de begripsbepalingen in bijlage 1, Bkl, onder andere een (deel van een) gebouw met een woonfunctie. Ook ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens zijn aangewezen als geluidgevoelig.

Een geluidaandachtsgebied is een gebied langs een (spoor)weg of rond een industrieterrein waarbinnen het geluid vanwege de betreffende bron hoger kan zijn dan de standaardwaarde. De grootte van het gebied is afhankelijk van de bron. De standaardwaarde is in het algemeen een aanvaardbaar geluidniveau. In het omgevingsplan kan op basis van het type gebied een hogere of lagere standaardwaarde worden vastgesteld.

Het omgevingsplan voorziet in een aanvaardbaar geluidsniveau van verkeer en industrie op een geluidgevoelig gebouw.

<u>Standaardwaarden en grenswaarden</u>
Geluidwaarden worden uitgedrukt in standaardwaarden en grenswaarden. De standaardwaarde is een aanvaardbaar geluidniveau waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Een standaardwaarde kan bij omgevingsplan hoger of lager worden vastgesteld. Zo kan bijvoorbeeld in het omgevingsplan de standaardwaarde voor een bedrijventerrein verhogen en in het buitengebied verlagen. Als aan de standaardwaarde wordt voldaan, is geen nadere afweging of besluitvorming nodig.
Een grenswaarde is een uiterste grens waar niet van mag worden afgeweken. Een overschrijding van de grenswaarde op een geluidgevoelig gebouw is alleen bij uitzondering en in de in het Bkl genoemde gevallen mogelijk.

<u>Gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid</u>
Het gecumuleerd geluid is het geluid door de geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Het gezamenlijk geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.
Bij zowel het bepalen het gecumuleerd geluid en het gezamenlijk geluid moet in ieder geval het geluid afkomstig van (spoor)wegen, industrieterreinen, luchtvaartverkeer, windturbines en schietbanen worden betrokken.

3.7.2 Plangebied
Er is door M+P een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het plan . In dit akoestisch onderzoek is zowel ingegaan op geluid vanwege wegverkeer als van Schiphol en de omliggende bedrijvigheid. Voor het akoestisch onderzoek van 22 december 2023wordt verwezen naar bijlage 8 en voor de memo geluid van 19 november 2024 naar bijlage 9.

<u>Wegverkeer</u>
Bij vervangende nieuwbouw (artikel 5.78v Bkl): toelaten geluidgevoelig gebouw op een locatie ter vervanging van bestaand geluidgevoelig gebouw. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- Een wezenlijke toename van het aantal geluidgevoelige gebouwen met meer geluid dan de grenswaarde mag niet.
- Het geluid ligt niet meer dan 5 dB boven de grenswaarde.

Vanwege wegverkeerslawaai bedraagt de hoogste gevelbelasting 31 dB. Ter plaatse van de woonark is geen sprake van een overschrijding van de standaardwaarde voor wegverkeerslawaai. Er gelden geen aanvullende eisen met betrekking tot wegverkeerslawaai voor de woonark.

Schiphol
De woonark ligt binnen het beperkingengebied LIB-4 (blauw) van de luchthaven Schiphol. Omdat de woonark geen toename geeft van het aantal woningen in het gebied en in de huidige situatie al in het gebied ligt is het toelaatbaar.

Bedrijvigheid
Het project ligt niet in de buurt van een gezoneerde bedrijventerrein.
Het ligt wel in de buurt van Jachthavens. Deze bedraagt 47 dB. Deze ligt onder de standaardwaarde van 50 dB.

3.7.3 Conclusie
De bepaling van het gecumuleerde en het gezamenlijk geluid is beschreven in de Omgevingsregeling artikel 3.25 en 3.26. In artikel 17.3 van de Omgevingsregeling is de formule voor luchtvaartgeluid aangegeven waarmee voorlopig gerekend dient te worden. Deze komt overeen met de rekenformule uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Cumulatie is in de onderhavige situatie niet van toepassing.
De woonark ligt niet binnen het geluidaandachtsgebied (het gebied waarbinnen het geluid door die geluidbron hoger is dan de standaardwaarde) van het wegverkeer. Verder is er geen sprake van geluid ten gevolge van een industrieterrein.
Het gezamenlijk geluid is ook niet van toepassing in deze situatie om dezelfde reden.

Het plan vormt geen belemmeringen met betrekking tot het aspect 'Geluid'.

3.8 Luchtkwaliteit

3.8.1 Toetsingskader
De gemeente moet bij het toelaten van activiteiten in het omgevingsplan in een aantal situaties toetsen aan omgevingswaarden voor lucht. De Omgevingswet bepaalt dat bij evenwichtige toedeling van functies aan locaties de gemeente in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid, zo bepaalt artikel 2.1 lid 4 van de Omgevingswet (Ow). Hierbij houdt de gemeente rekening met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (art. 2.1 en 2.4 Ow).
In paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels die de gemeente bij het opstellen van een omgevingsplan moet hanteren om de luchtkwaliteit te beschermen. De gemeente moet voor een aantal activiteiten de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10) in acht nemen. Behalve als een activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit houdt in dat het toelaten van activiteiten leidt tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als PM10 van 1,2 ìg/m3 of minder.

De standaardgevallen niet in betekenende mate
De standaardgevallen niet in betekenende mate luchtkwaliteit staan onder artikel 5.54 (Bkl). Voor woonfuncties geldt:

Gebouwen met een woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan, met:

- één ontsluitingsweg: ten hoogste 1.500 woningen; of
- twee ontsluitingswegen: ten hoogste 3.000 woningen;

3.8.2 Plangebied
Het betreft het vervagen en verplaatsen van een woonark.

3.8.3 Conclusie
Het project voldoet aan artikel 5.54 Bkl en draagt "niet in betekende mate" bij aan de lucht verontreiniging.

3.9 Geurhinder

3.9.1 Toetsingskader
De gemeente moet bij een evenwichtige toedeling van functies aan locaties rekening houden met het belang van het beschermen van de gezondheid (artikel 2.1 lid 4 Omgevingswet). Hierbij moet de gemeente rekening houden met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (artikel 2.1 en 2.4 Omgevingswet). Rekening houden met geur werkt 2 kanten op:
- bij het mogelijk maken van het verrichten van activiteiten in de buurt van gevoelige gebouwen
- bij het toelaten van geurgevoelige gebouwen in de buurt van bestaande geurveroorzakende bedrijven

De gemeente moet dus overwegen wat de beste locatie is voor een activiteit. Of de beste locatie voor een geurgevoelig gebouw.

Woningen kunnen ook zelf geurhinder veroorzaken. Bijvoorbeeld als gevolg van hobbymatige activiteiten. Of het stoken van hout in kachels en open haarden. De instructieregels in het Bkl, paragraaf 5.1.4.6, gelden niet voor woningen. De gemeente is dus niet verplicht om in het omgevingsplan regels te stellen aan woningen die de geurhinder in de leefomgeving beperken. Wel kan de gemeente ervoor kiezen hier regels aan te stellen.
Het gaat hier niet om woningen met een bedrijf aan huis. Als de geurhinder afkomstig is van de bedrijfsmatige activiteit, dan gelden de instructieregels uit het Bkl wel.

3.9.2 Plangebied
In de omgeving van het plangebied zijn geen veehouderijen te vinden die een negatieve invloed zouden kunnen hebben op het woon- en leef-klimaat. Anderzijds worden er dus ook geen veehouderijen belemmerd door de realisatie van de woning.

3.9.3 Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat het aspect ‘geurhinder’ geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

3.10 Omgevingsveiligheid

3.10.1 Toetsingskader
Productie, opslag, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen moet veilig worden uitgevoerd. Daarom zijn er regels en vergunningen die daartoe verplichten. Als er toch een ongeval plaatsvindt, moet de omgeving tegen de gevolgen van een brand, explosie of gifwolk beschermd zijn. Hier richt Omgevingsveiligheid zich op door een balans te vinden tussen economische activiteiten met gevaarlijke stoffen en de inrichting van de omgeving.

Algemene regels van het Rijk op het gebied van externe veiligheid staan in:
- het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) als het gaat om regels voor burgers en bedrijven
- Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) als het gaat om regels voor overheden

Bij omgevingsveiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving in relatie tot het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen bij bedrijven met risicovolle milieubelastende activiteiten, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.
Een viertal begrippen is van belang:

Plaatsgebonden risico (PR),
Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen of activiteiten, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Aandachtsgebieden
Aandachtsgebieden zijn gebieden die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen.

Voorschriftengebieden
In het omgevingsplan worden aandachtsgebieden als voorschriftengebieden aangewezen, waardoor (bouwtechnische) maatregelen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) gaan gelden voor nieuwe gebouwen.

Groepsrisico
Binnen de aandachtsgebieden kunnen zich ongewone voorvallen met gevaarlijke stoffen voordoen, waarbij afhankelijk van de bevolkingsdichtheid in het gebied meer of minder slachtoffers kunnen vallen. Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal tien mensen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Deze begrippen vullen elkaar aan en leiden gecombineerd met elkaar tot een voldoende (en afgewogen) beschermingsniveau per functie en locatie.

3.10.2 Plangebied
Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van risicovolle bedrijven, buisleiding of route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook maakt het omgevingsplan geen van deze risicoveroorzakende activiteiten mogelijk.

3.10.3 Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat het aspect ‘omgevingsveiligheid’ geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

3.11 Mobiliteit en parkeren

3.11.1 Toetsingskader
Bij mobiliteit en ruimtelijke planvorming hebben we het over vervoer met de auto, het openbaar vervoer, de fiets, et cetera. Hiervoor zijn voorzieningen nodig, zoals wegen, fietspaden, openbaar vervoerverbindingen en parkeervoorzieningen. Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bevat verschillende rijksinstructieregels voor de instandhouding van de rijksinfrastructuur. Mobiliteit is verder een aspect dat in de omgevingsvisies, de omgevingsverordening en het omgevingsplan meeweegt vanuit een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.

De gemeente Aalsmeer heeft haar parkeernormen vastgelegd in de parkeernota ‘Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016’. Deze nota is door de gemeenteraad van Aalsmeer vastgesteld op 22 september 2016.

3.11.2 Plangebied
Het aantal woningen zal niet toenemen met dit plan. Er blijft sprake van één woonark. De nieuwe woonark zal niet voor extra verkeer zorgen. Er geldt dan ook geen andere parkeernorm of –behoefte in de toekomstige situatie.

3.11.3 Conclusie
Onderhavig planvoornemen kent geen belemmeringen met betrekking tot het aspect mobiliteit en parkeren.

3.12 Duurzaam bouwen en energie

3.12.1 Toetsingskader
Aalsmeer zet in op duurzaamheid in brede zin: duurzame energie, circulaire economie én een kansrijke samenleving. Daarnaast heeft Nederland zich aangesloten bij het Klimaatakkoord in Parijs en heeft toegezegd dat onze energievoorziening in 2050 volledig duurzaam is. Aalsmeer streeft er in 2050 vrij te zijn van fossiele brandstoffen.

Een toekomstbestendige economie is een circulaire economie, waarbij wordt ingezet op hergebruik van grondstoffen. De bouw biedt concrete kansen voor de circulaire economie. Er worden veel materialen gebruikt en de resultaten zijn tastbaar. Het is goed om in te zetten op: hergebruik van minerale grondstoffen; levensduurverlenging en hoogwaardig hergebruik.

In Nederland maken we de overstap van fossiele naar duurzame energie, de zogeheten energietransitie. De energietransitie vraagt ruimte in de fysieke leefomgeving. Het gaat daarbij deels over fysieke ingrepen bovengronds, zoals de aanleg van windmolens, zonneparken of schakelstations. Maar de energietransitie heeft ook gevolgen voor de ondergrond. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van warmtenetten, geothermie of de ondergrondse opslag van warmte voor verwarming van gebouwen.

3.12.2 Plangebied
Betreft het verplaatsen en vernieuwen van een woonark.

3.12.3 Conclusie
De gemeente stimuleert en faciliteert bewoners om woningen te verduurzamen of zo duurzaam mogelijke te bouwen, zie Duurzaamheid | Gemeente Aalsmeer

HOOFDSTUK 4 FINANCIËLE HAALBAARHEID

4.1 Financieel economische haalbaarheid

Het plan ziet op de verplaatsing van een paar meter van een bestaande ligplaats voor woonarken voor permanente bewoning richting de Uiterweg. De huidige ligplaats wordt wegbestemd en circa 10meter verderop wordt de nieuwe ligplaats geprojecteerd.
Op de gronden van de oorspronkelijke ligplaats worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Het uitvoeren van het project heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente. De financiële verantwoordelijkheid voor het project en het daarbij horende risico wordt volledig gedragen door de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid van het plan is hiermee verzekerd.

4.2 Kostenverhaal

De Omgevingswet (artikel 13.11 Ow en artikel 8.13 Omgevingsbesluit (Ob)) verplicht gemeenten de gemaakte kosten te verhalen op de initiatiefnemer als deze nieuwe bouwactiviteiten en/of gebruiksactiviteiten uitvoert of wil uitvoeren die in het Omgevingsbesluit ('Ob') zijn aangewezen. Voorliggend bouwplan betreft geen bouwplan waarvoor deze verplichting geldt. Ligplaatsen voor woonschepen zijn geen bouwplannen als bedoeld in artikel 8.13 Ob. Voor het opstellen van het TAM-omgevingsplan staan dekkende fondsen uit de algemene middelen van de gemeente ter beschikking.

4.3 Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie gaat over de schade die de gemeente rechtmatig veroorzaakt bij bijvoorbeeld vergunningverlening of uitvoering. De basisregeling voor nadeelcompensatie staat in titel 4.5 van de Awb. In deze titel staan grondslagen, inhoudelijke eisen en procedurele bepalingen over de toekenning van nadeelcompensatie. Omdat deze regeling niet zonder meer kan worden toegepast op besluiten uit de Omgevingswet voorziet de Omgevingswet in een regeling voor nadeelcompensatie in de afdelingen 1 en 2 van hoofdstuk 15.

Gelet op de geringe impact van deze ontwikkeling is de verwachting dat er geen nadeelcompensatie zal optreden.

HOOFDSTUK 5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.1 Participatie

De betreffende woonark van initiatiefnemer wordt met circa 10 meter verplaatst en ligt direct achter het perceel van zijn ouders.
Het naast gelegen perceel is /was van Jachthaven 'de Konkelpot" en daar is het verleggen van de woonark mee besproken. Achter op het perceel staat een woonhuis wat bereikbaar is middels de gezamenlijke toegangsweg.
De ouders van van initiatiefnemer, de eigenaar van de Jachthaven, en bewoner van woonhuis hebben geen enkel probleem met het verleggen van de woonark.

5.2 Bestuurlijk vooroverleg

In het kader van het vooroverleg is het concept ontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde instantie op 27 november 2025.
De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 3 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen dat het concept ontwerp TAM-omgevingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

- Hoogheemraadschap van Rijnland

5.3 Vaststellingsprocedure

Het ontwerp TAM-omgevingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd van 17 januari 2024 tot en met 27 februari 2025.
Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft eenieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

HOOFDSTUK 6 CONCLUSIE

6.1 Gezonde leefomgeving

Conform artikel 1.3 sub a Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit een belangrijk maatschappelijk doel van de Omgevingswet. De aspecten veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit hangen nauw met elkaar samen. Gelet op de centrale rol van het gezondheidsaspect binnen de Omgevingswet dient dit aspect breed te worden gemotiveerd.

Omdat het bereiken en in stand houden van een gezonde fysieke leefomgeving een belangrijk doel is van de Omgevingswet, bevat het Bkl een aantal instructieregels die specifiek de bescherming van de gezondheid en het milieu tot doel hebben. De instructieregels hebben onder andere betrekking op de aspecten geluid, geur, trillingen, luchtkwaliteit en bodem.

Toetsing

De genoemde aspecten, voor zover van toepassing, zijn in hoofdstuk 3 nader gemotiveerd. Volledigheidshalve wordt hier dan ook naar verwezen. Uit de nadere motivering blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot ernstige nadelige of mogelijk ernstige nadelige gevolgen voor de gezondheid. Er is als gevolg van de ontwikkeling geen sprake van een onevenredige verslechtering van de fysieke leefomgeving.

Conclusie

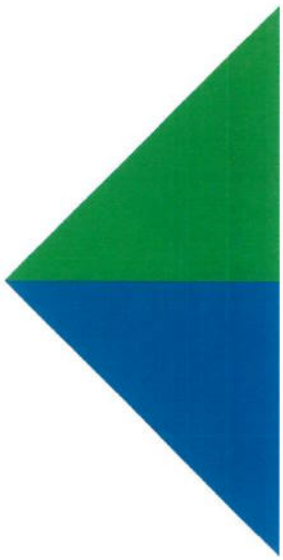
Er is vanuit het oogpunt van gezondheid sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6.2 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

Het plan voldoet aan de instructieregels van het Rijk en de Provincie, de visie en beleid van het Rijk, Waterschappen, Provincie en de gemeente. Verder voldoet het aan alle milieuaspecten. Het plan voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

ABO MILIEUCONSULT
BODEM & ASBEST

VERKENNEND BODEMONDERZOEK VOLGENS NEN 5740 UITERWEG 351-WS TE AALSMEER



Opdrachtgever	:	Architektenburo R.J. Pannekoek B.V. T.a.v. Dhr. Groenewoud Hadleystraat 55 1431 SL Aalsmeer
Vestiging	:	ABO-Milieuconsult B.V. Curieweg 19 2408 BZ Alphen aan den Rijn Tel.: +31 (0)172 44 98 27
Projectnummer	:	ANL23-8410
Periode onderzoek	:	November 2023
Datum rapportage	:	29 november 2023

Bijlage 4 - Bodemonderzoek

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 3
1 INLEIDING 4
2 VOORONDERZOEK 5
2.1 Algemene bodem- en locatiegegevens 5
2.2 Historische kaarten, luchtfoto's en overig beeldmateriaal 6
2.3 Eerder uitgevoerd bodemonderzoek 6
2.4 Bodemsamenstelling en geohydrologische situatie 7
2.5 Interpretatie verwachte milieuhygiënische bodemkwaliteit 7
2.6 Conclusies met betrekking tot het vooronderzoek 8
3 VELDWERKZAAMHEDEN 9
3.1 Opzet veldwerkzaamheden 9
3.2 Resultaten veldonderzoek 9
4 LABORATORIUMONDERZOEK 11
4.1 Opzet laboratoriumonderzoek 11
4.2 Resultaten laboratoriumonderzoek/toetsingskader 11
4.3 Toetsingstabellen grond en grondwater 11
4.4 Overschrijdingstabellen grond en grondwater 12
5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 13
5.1 Conclusies 13
5.2 Aanbevelingen 13

TABELLEN

TABEL 2.1: Algemene bodem- en locatiegegevens
TABEL 2.2: Regionale bodemopbouw
TABEL 2.3: Conclusie en hypothese vooronderzoek
TABEL 3.1: Verrichte veldwerkzaamheden
TABEL 3.2: Peilbuisgegevens
TABEL 3.3: Zintuiglijke waarnemingen
TABEL 4.1: Overzicht samenstelling (meng)monsters en analyseparameters
TABEL 4.2: Overschrijdingstabel grond
TABEL 4.3: Overschrijdingstabel grondwater

BIJLAGEN

BIJLAGE 1[a]: Aanduiding locatie op topografische ondergrond en foto's onderzoekslocatie
BIJLAGE 1[b]: Historische kaarten en luchtfoto
BIJLAGE 2: Situatietekening onderzoekslocatie
BIJLAGE 3: Boorprofielen
BIJLAGE 4: Analyserapporten
BIJLAGE 5: Toetsingstabellen grond en grondwater
BIJLAGE 6: Toetsingskader
BIJLAGE 7: Vooronderzoek

SAMENVATTING

Op de locatie gelegen aan de Uiterweg 351-ws te Aalsmeer is in november 2023 door ABO-Milieuconsult B.V. een vooronderzoek en een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5725 en NEN 5740 uitgevoerd. De onderzoekslocatie is kadastraal bekend als Gemeente Aalsmeer, sectie H, nummers 4025 en 3640 (gedeeltelijk). De onderzoekslocatie heeft een oppervlakte van circa 108 m^2. Aanleiding voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek betreft de aanvraag van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen). De locatie kan op basis van het vooronderzoek als onverdacht worden beschouwd. Men is voornemens de huidige woonark en het boothuis te verwijderen en op de locatie een nieuwe woonark (108 m^2) te realiseren.

Ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn in totaal 4 boringen verricht. Boringen 03 en 04 zijn tot 0,5 m-mv, boring 02 tot 2,0 m-mv en boring 01 is tot 2,2 m-mv verricht. Hiervan is boring 01 afgewerkt met een peilbuis (filterstelling 1,2-2,2 m-mv). De grondwaterstand bevond zich op 0,30 m-mv (d.d. 13-11-2023).

Conclusies
Op basis van de onderzoeksresultaten wordt het volgende geconcludeerd:

- In de bovengrond zijn in alle boringen sporen baksteen aangetroffen;
- De bovengrond is licht verontreinigd met zink, lood, kwik, molybdeen en PAK;
- De ondergrond is licht verontreinigd met lood, kwik en molybdeen;
- Het grondwater is licht verontreinigd met barium en cis+trans-1,2-dichlooretheen.

De hypothese "De onderzoekslocatie is onverdacht" dient, op basis van de licht verhoogde waarden in de bodem, verworpen te worden.

Aanbevelingen
Het licht verhoogde gehalte aan zware metalen en PAK in de bovengrond, het licht verhoogde gehalte aan zware metalen in de ondergrond en de licht verhoogde concentraties aan barium en cis-trans-1,2-dichlooretheen in het grondwater zijn dermate gering dat de resultaten hiervan geen aanleiding geven tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

In de bovengrond zijn bijmengingen met baksteen aangetroffen. Aangezien het uitsluitend baksteen betreft, is dit ons inziens niet asbestverdacht. Een verkennend asbestonderzoek is niet benodigd.

De vastgestelde bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de aanvraag van de omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Opgemerkt dient te worden dat aan de hand van de bevindingen van onderhavig onderzoek geen absolute uitspraken kunnen worden gedaan over de hergebruiksmogelijkheden van eventueel af te voeren grond. Aanbevolen wordt om bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond zo veel mogelijk op de locatie te verwerken. Om te bepalen of er sprake is van grond (bodemkwaliteitsklasse achtergrondwaarde, wonen of industrie) ofwel een bouwstof gelden er andere beoordelingscriteria en onderzoeksstrategieën. Voldaan moet worden aan Besluit bodemkwaliteit. Tijdens onderhavig onderzoek is geen analytisch onderzoek verricht naar PFAS en/of GenX.

Veldmedewerkers:	Dhr. C.A.P. Snoeren (BodemBasics B.V., erkend BRL 2001) Dhr. T.P.C. van Gils (BodemBasics B.V., erkend BRL 2002)
Projectadviseur:	Mevr. Ir. A.M. Otting

Handtekening:

Dhr. R.J. van der Helm
General Business Unit Manager

Zonder toestemming van de opdrachtgever of ABO-Milieuconsult B.V. mag deze uitgave niet anders dan in zijn geheel worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook. Alle opdrachten worden uitgevoerd volgens onze Algemene Voorwaarden, zoals gedeponeerd bij de KvK Zuidwest-Nederland te Middelburg onder nr. 22065838. Op verzoek kunnen de Algemene Voorwaarden naar u worden toegestuurd.

1 INLEIDING

Aan ABO-Milieuconsult B.V. is opdracht verleend een vooronderzoek en verkennend bodemonderzoek conform NEN 5725 en NEN 5740 uit te voeren op de locatie gelegen aan Uiterweg 351-ws te Aalsmeer.

Omschrijving : De onderzoekslocatie betreft tuin met aanlegsteiger. Men is voornemens de huidige woonark en het boothuis te verwijderen en op de locatie een nieuwe woonark (108 m^2) te realiseren.

Zie bijlage 1 voor de regionale ligging en bijlage 2 voor een overzicht van de onderzoekslocatie.

Aanleiding van het onderzoek
Aanleiding voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek betreft de aanvraag van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Doel van het onderzoek
Het onderzoek heeft tot doel inzicht te verkrijgen in de algemene kwaliteit van de bodem c.q. de aard en de concentraties aan milieubelastende stoffen die in de grond en het grondwater voorkomen.

Rapportage
In het onderhavige rapport worden de uitgangspunten en de resultaten van dit verkennend bodemonderzoek beschreven.

In hoofdstuk 2 van het rapport zijn de resultaten van het vooronderzoek en de gehanteerde hypotheses weergegeven. De veldwerkzaamheden en het laboratoriumonderzoek zijn beschreven in de hoofdstukken 3 en 4. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies en aanbevelingen vermeld.

ABO-Milieuconsult B.V. heeft als onafhankelijk adviseur geen enkele juridische binding met de eigenaar van de onderzoekslocatie.

2 VOORONDERZOEK

In dit hoofdstuk wordt het voormalige, het huidige en het toekomstige bodemgebruik besproken. Dit zal leiden tot een hypothese over de mogelijke verontreinigingssituatie van de onderzoekslocatie.

In de NEN 5725 zijn zeven aanleidingen tot vooronderzoek naar landbodems geformuleerd. Opgemerkt wordt dat er sprake kan zijn van een combinatie van meerdere aanleidingen. In dat geval dienen de onderzoeksvragen voor elke afzonderlijke aanleiding te worden beantwoord. Voor onderhavig onderzoek is de volgende aanleiding vastgesteld:

A: Opstellen hypothese over de bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek.

De onderzoeksvragen, behorende bij de vastgestelde aanleiding, zijn in de navolgende paragrafen in tabelvorm aangegeven. Per onderzoeksvraag is, direct onder de betreffende vraag, het antwoord opgenomen.

2.1 Algemene bodem- en locatiegegevens

De algemene locatiegegevens en algemene gegevens met betrekking tot de bodem worden als volgt samengevat:

Tabel 2.1: Algemene bodem- en locatiegegevens

1. Algemene onderzoeksaspecten		Bron(houder)
Locatiegegevens en ligging		
Adres en plaats	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Opdrachtgever
Burgerlijke gemeente	Aalsmeer	Kadaster
Kadastrale gemeente	Aalsmeer	Kadaster
Sectie	H	Kadaster
Nummers	4025 en 3640 (gedeeltelijk)	Kadaster en opdrachtgever
Oppervlakte (m^2)	Circa 108	Opdrachtgever
Coördinaten	X: 109529 Y: 474595	Simontex.nl
Gemiddelde hoogte (m^1 t.o.v. NAP)	-0,35	AHN
Ligging op kaart	Zie bijlage 1 en 2	Perceelloep en Google Maps
2. Bodemopbouw		
Verhardingen	Houten vlonder	Google Maps
Antropogene lagen	Ja	Dinoloket
Dempingen	Nee, niet bekend	Topotijdreis
Grondwaterbeheersplan	Nee	Hoogheemraadschap van Rijnland
Geohydrologie	Zie §2.2	Dinoloket
3. Verwachting t.a.v. de bodemkwaliteit		
Zonering bodemkwaliteitskaart (BKK)	Zone 3	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
BKK klasse bovengrond	Industrie	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
BKK klasse ondergrond	Industrie	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
BKK functieklasse	Wonen	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
Toemaakdek	De locatie is (niet) gelegen in een gebied met een leeflaag	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
Boomgaardenkaart (periode)	Nee	Topotijdreis
Aandachtsgebied lood	Ja, verwachte loodwaarden 390-800 mg/kg	Inventarisatie potentiële risicolocaties diffuus lood, Provincie Noord-Holland, Gemeente Aalsmeer, tekening 1, C05042.000385.0100, d.d. 29-3-2018
Aandachtsgebied arseen in grondwater	Niet aanwezig	Gemeente Aalsmeer

Asbestkansenkaart	Niet aanwezig	Gemeente Aalsmeer
Voormalig stortplaats bekend	Onbekend	Provincie Noord-Holland en Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Opslagtanks bekend	Nee	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Geval van ernstige bodemverontreiniging bekend	Nee	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Bodemdocumenten bekend	Ja, in de nabije omgeving (straal van 25 meter)	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
4. Gebruik en beïnvloeding van de locatie		
Voormalig gebruik	Tuin, weiland en tuinbouw	Topotijdreis
Huidig gebruik	Woonark, boothuis, aanlegsteiger en tuin	Opdrachtgever en Google Maps
Toekomstig gebruik	Woonark met tuin	Opdrachtgever
Aard bebouwing	Woonark	BAGviewer
Periode bebouwing	Niet bekend	BAGviewer en Topotijdreis
Belendingen	West: Tuin en boothuis Noord: Insteekhaven/watergang Oost: Tuin en Uiterweg nr. 353 Zuid: Tuin en pad	Google Maps
Bedrijventerrein	Nee	Google Maps
Calamiteiten bekend	Nee	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Bodembedreigende activiteiten bekend	Nee	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Relevante vergunningen beschikbaar	N.v.t.	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Toepassing asbestverdachte materialen	N.v.t.	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
5. Terreinverkenning		
Bijzonderheden	Geen	Locatie-inspectie d.d. 2 november 2023

2.2 Historische kaarten, luchtfoto's en overig beeldmateriaal

De onderzoekslocatie is gelegen aan de Uiterweg 351-ws te Aalsmeer. De onderzoekslocatie is momenteel in gebruik als tuin met aanlegsteiger. Men is voornemens de huidige woonark en het boothuis te verwijderen en op de locatie een nieuwe woonark (108 m^2) te realiseren.

Uit de digitale informatie (BAGviewer) en de historische kaarten (Topotijdreis) is niet te herleiden sinds wanneer de huidige woonark op de locatie gelegen is. De bebouwing in de nabije omgeving is aanwezig sinds omstreeks jaren '80. De onderzoekslocatie betreft sinds oudsher tuin, braakliggend terrein of weiland. In het verleden (circa 1950-1980) is tuinbouw op de locatie aanwezig geweest. Op de locatie zijn geen (voormalige) boomgaarden of gedempte watergangen aanwezig (geweest).

2.3 Eerder uitgevoerd bodemonderzoek

Op de locatie zijn voor zover bekend (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en Bodemloket) geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Wel zijn verkennende onderzoeken uitgevoerd in de nabije omgeving (straal van 25 meter) van de onderzoekslocatie (zie bijlage 7 voor de ligging van de onderzoekslocaties).

Verkennend bodemonderzoek, Uiterweg 347 Aalsmeer, PRS, 9927068, d.d. 30-09-1999
De bovengrond is plaatselijk matig verontreinigd met lood en licht verontreinigd met enkele zware metalen, minerale olie en PAK. Vermoedelijk is de verontreiniging afkomstig van de aangetroffen bodemvreemde bijmengingen met puin in de bovengrond. De ondergrond is niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters. Het grondwater is licht verontreinigd met chroom.

Verkennend waterbodemonderzoek, Uiterweg 363A (vd Zwaard), Ibozo, 3168.RP1, d.d. 07-01-2000
Het onderzoek is uitgevoerd ter plaatse van de jachthaven Van de Zwaard aan de Uiterweg 363. De waterbodem kan op basis van de analyseresultaten geclassificeerd worden als klasse 2.

2.4 Bodemsamenstelling en geohydrologische situatie

De gemiddelde hoogteligging van de onderzoekslocatie bedraagt circa 0,35 m-NAP. De regionale ligging van de locatie is opgenomen in bijlage 1.

Voor inzicht in de bodemopbouw (geologie en geohydrologisch) op de onderzoekslocatie is het digitale kaartmateriaal, zoals beschikbaar gesteld door TNO op de website van DINO loket, ingezien.

In onderstaande tabel is globale bodemopbouw weergegeven ter plaatse van de onderzoekslocatie.

Tabel 2.2: Regionale bodemopbouw

Geohydrologische eenheid		Globale diepte (m-mv)	Samenstelling bodem
AAOP	Antropogene afzettingen, opgebrachte grond	0,0 - 0,5	Zand, klei, huisafval en/of puin
NIHO	Formatie van Nieuwkoop, Hollandveen Laagpakket	0,5 - 4,5	Veen
NAWO	Formatie van Naaldwijk, laagpakket van Wormer	4,5 - 11,0	Zand en/of klei
BXWISIKO	Formatie van Boxtel, laagpakketten van Wierden, Singraven en Kootwijk	11,0 - 12,0	Zand, klei en/of veen
BX	Formatie van Boxtel	12,0 - 13,0	Zand, klei en/of veen
KRBXDE	Formatie van Kreftenheye en Formatie van Boxtel, Laagpakket van Delwijnen	13,0 - 36,0	Zand en/of klei

Lokaal wordt verwacht dat de bovenste 0,5 m-mv bestaat uit opgebrachte grond met daaronder tot circa 4,5 m-mv veen.

Een eenduidige freatische grondwaterstromingsrichting is niet bekend en wordt veelal beïnvloed door ondergrondse obstakels. De grondwaterstromingsrichting van het eerste watervoerende pakket is vermoedelijk in noordwestelijke richting.

2.5 Interpretatie verwachte milieuhygiënische bodemkwaliteit

In de NEN 5725:2017 zijn per generieke aanleiding zoals benoemd in het begin van dit hoofdstuk, diverse te beantwoorden onderzoeksvragen geformuleerd. Na het verkrijgen van de gegevens beschreven in voorgaande paragrafen dienen in onderhavig onderzoek nog de volgende vragen te worden beantwoord om een onderzoekshypothese te vormen:

A. Opstellen hypothese over de bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek.

- *Wat is de afbakening van de onderzoekslocatie en is deze voldoende?*
  De onderzoekslocatie beperkt zich tot de locatie zoals weergegeven in bijlage 1 en 2.

- *Is er sprake van potentiële bronnen van bodemverontreiniging, zowel vanuit het verleden als het heden? Zo ja, wat zijn de potentiële bronnen van bodemverontreiniging, waar liggen ze en wat zijn verdachte parameters?*
  In het verleden is tuinbouw op de locatie aanwezig geweest, hierdoor is de bovengrond verdacht op het voorkomen van bestrijdingsmiddelen.

- *Is de bodem asbestverdacht? Welke kwaliteitsklasse is toegekend aan de bodem in de bodemkwaliteitskaart en welke lagen zijn daarbij onderscheiden?*
  Vooralsnog is de locatie niet asbestverdacht. De kwaliteitsklasse betreft "Industrie" voor de boven- en ondergrond.

- *Wat is de bodemopbouw en geohydrologie en is er binnen het onderzoeksgebied sprake van verschillende fysische kwaliteiten en/of bodemvreemde lagen? Zo ja, welke fysische kwaliteiten en/of bodemvreemde lagen zijn er en waar bevinden deze zich?*
  De verwachte bodemopbouw betreft opgebrachte grond voor de bovengrond en veen voor de ondergrond.

- *Is er sprake van beïnvloeding vanuit de omgeving van de bodemkwaliteit of de kwaliteit van het grondwater? Zo ja, welke beïnvloeding en waar?*
  Nee, er is geen informatie bekend met betrekking tot beïnvloeding vanuit de omgeving.

- *Wordt op de locatie of een deel daarvan (geval van ernstige) bodemverontreiniging vermoed? Zo ja, waar bevindt deze zich?*
  Nee, vooralsnog wordt op de locatie geen geval van ernstige bodemverontreiniging vermoed.

- *Is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem afdoende bekend of is bodemonderzoek noodzakelijk?*
  Nee, een verkennend bodemonderzoek is benodigd. Er zijn in het (recente) verleden geen verkennend bodemonderzoeken uitgevoerd op de onderzoekslocatie.

- *Welke hypothese en strategie zijn van toepassing bij de uitvoering van bodemonderzoek (inclusief de indeling van de onderzoekslocatie in deellocaties met verschillende hypotheses over de aard en verdeling van de verontreinigende stoffen)?*
  Zie §2.6

2.6 Conclusies met betrekking tot het vooronderzoek

Tabel 2.3: Conclusie en hypothese vooronderzoek

(Deel)locatie	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	
Oppervlakte (m²)	Circa 108	
Bijzonderheden	In het verleden is (gedeeltelijk) op de locatie tuinbouw aanwezig geweest	
Conclusie	Grond	Bovengrond verdacht op bestrijdingsmiddelen (OCB's)
	Grondwater	Onverdacht
Hypothese Onderzoeksstrategie	NEN5740	§5.1 ONV-NL

Indien één of meer geanalyseerde parameters in de grond of het grondwater worden aangetoond in een gehalte/concentratie boven de achtergrondwaarde voor grond van de toetsingstabel uit de Regeling bodemkwaliteit Bijlage B, tabel 1 (13 december 2007) of streefwaarde voor grondwater uit de Circulaire Bodemsanering 2013, wordt de hypothese voor de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie verworpen.

3 VELDWERKZAAMHEDEN

3.1 Opzet veldwerkzaamheden

De veldwerkzaamheden, te weten het uitvoeren van de boringen, het plaatsen van de peilbuis, het bemonsteren van de grond, het bemonsteren van het grondwater en het zintuiglijk onderzoek van de grond(water)monsters zijn uitgevoerd onder procescertificaat BRL SIKB 2000, protocollen 2001 en 2002 (laatst vigerende versie).

De grond is, afhankelijk van de zintuiglijke waarnemingen en bodemopbouw, per 0,5 m bemonsterd. De situering van de boorpunten en de peilbuis is weergegeven in bijlage 2. De boorbeschrijvingen zijn opgenomen in bijlage 3.

3.2 Resultaten veldonderzoek

De veldwerkzaamheden zijn uitbesteed aan BodemBasics B.V. De boorwerkzaamheden en het plaatsen van de peilbuis zijn uitgevoerd op 2 november 2023 door de erkende veldwerker dhr. C.A.P. Snoeren. Het grondwater is bemonsterd op 13 november 2023 door de erkende veldwerker dhr. T.P.C. van Gils.

Tabel 3.1: Verrichte veldwerkzaamheden

Deellocatie	Aantal boringen	Aantal peilbuizen
Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (Circa 108 m²)	2 tot 0,5 m-mv (boringen 03 en 04) 1 tot 2,0 m-mv (boring 02) 1 tot 2,2 m-mv (boring 01)	1 peilbuis (boring 01 tot 2,2 m-mv) Filterstelling 1,2 - 2,2 m-mv

Tabel 3.2: Peilbuisgegevens

Watermonster	Filterdiepte (m-mv)	Grondwaterstand (m-mv)	pH (-)	EC (µS/cm)	Troebelheid (NTU)
01-1-1	1,20 - 2,20	0,30	6,6	1170	237

EC: Elektrisch geleidingsvermogen
pH: Zuurgraad
NTU: Nephelometric Turbidity Unit

Troebelheid is een kwalitatieve meting die een waarde geeft over de helderheid van water tussen 1 en 10 NTU is een natuurlijke waarde, hoe hoger hoe troebeler het monster. In het grondwater is een verhoogde troebelheid gemeten. In sommige gevallen kan een verhoogde troebelheid leiden tot een overschatting van de gehalten aan organische parameters in het grondwater. Bij onderhavig onderzoek is de index van geen enkele organische parameter groter dan 0,5. De eventuele overschatting van de gehalten als gevolg van een verhoogde troebelheid heeft geen gevolgen voor de interpretatie en de conclusies van dit rapport. Aanvullend onderzoek naar de verhoogde troebelheid is daarom niet uitgevoerd.

Geen van de overige in het veld gemeten waarden in het grondwater wijkt duidelijk af van de waarde, welke gezien de natuurlijke omstandigheden, verwacht kan worden.

De bovengrond (0,5 m-mv) bestaat uit klei. De ondergrond (2,2 m-mv: maximale boordiepte) bestaat uit veen. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de bodemopbouw wordt verwezen naar bijlage 3.

Tijdens het zintuiglijk onderzoek van de grond zijn bodemvreemde bijmengingen waargenomen. In tabel 3.3 zijn de zintuiglijke waarnemingen weergegeven.

Tabel 3.3: Zintuiglijke waarnemingen

Boring	Diepte boring (m-mv)	Traject (m-mv)	Grondsoort	Waargenomen bijzonderheden
01	2,20	0,00 - 0,50	Klei	Sporen baksteen
02	2,00	0,00 - 0,50	Klei	Sporen baksteen
03	0,50	0,00 - 0,50	Klei	Sporen baksteen
04	0,50	0,00 - 0,50	Klei	Sporen baksteen

Op het maaiveld en het opgeboorde materiaal is tijdens de veldwerkzaamheden geen asbestverdacht plaatmateriaal aangetroffen. In de bovengrond van alle vier de boringen zijn bijmengingen met baksteen aangetroffen. Aangezien het uitsluitend baksteen betreft, is de bijmenging ons inziens niet asbestverdacht.

Opgemerkt wordt dat in het kader van dit onderzoek geen specifiek onderzoek (conform NEN 5707, bodem-inspectie, monsterneming en analyse van asbest in bodem) is verricht naar het voorkomen van asbest in de grond.

4 LABORATORIUMONDERZOEK

4.1 Opzet laboratoriumonderzoek

Het samenstellen van de mengmonsters en de grond- en grondwateranalyses is uitgevoerd door het AS3000 en RvA- geaccrediteerde laboratorium van Eurofins Analytico te Barneveld.

De geanalyseerde (meng)monsters en hun samenstelling zijn als volgt.

Tabel 4.1: Overzicht samenstelling (meng)monsters en analyseparameters

Analyse-monster	Traject (m-mv)	Deelmonsters (m-mv)	Motivatie	Analysepakket*
M01	0,00 - 0,50	01 (0,00 - 0,50) 02 (0,00 - 0,50) 03 (0,00 - 0,50) 04 (0,00 - 0,50)	Bovengrond: Klei met sporen baksteen	Standaardpakket grond incl. LU/OS en OCB
M02	0,50 - 1,50	01 (0,50 - 1,00) 02 (1,00 - 1,50)	Ondergrond: Veen	Standaardpakket grond incl. LU/OS
01-1-1	1,20 - 2,20	Grondwater	Grondwater	Standaardpakket grondwater

Standaard pakket grond: Bestaat uit de parameters: 9 metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), som-PCB's (som van PCB 28, PCB 52, PCB 101, PCB 118, PCB 138, PCB 153 en PCB 180), som-PAK's (som van naftaleen, fenantreen, antraceen, fluorantheen, chryseen, benzo(a)antraceen, benzo(a)pyreen, benzo(k)fluoranthen, indeno(1,2,3 cd)pyreen en benzo(ghi)peryleen) en minerale olie (GC).

Standaard pakket grondwater: Bestaat uit de parameters: 9 metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), minerale olie (GC), vluchtige aromatische koolwaterstoffen (de som van benzeen, tolueen, ethylbenzeen som-xylenen (som o, m, p,) styreen en naftaleen) en vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen: de som van19 stoffen.

* conform AS 3000: Voorbehandeling van monsters conform accreditatie schema 3000

LU: Lutum

OS: Organische stof

OCB: Organochloorbestrijdingsmiddelen

In bijlage 4 zijn de analyserapporten van de grondmengmonsters en het grondwatermonster opgenomen.

4.2 Resultaten laboratoriumonderzoek/toetsingskader

Wet bodembescherming (Wbb)
Bij de beoordeling van de kwaliteit van de grond is gebruik gemaakt van de toetsingstabel zoals vermeld in het Besluit- en de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering 2013. Hiervoor is gebruik gemaakt van BOTOVA-gevalideerde software. (BoToVa staat voor Bodem Toets en Validatie). Deze toetsingstabel bevat achtergrond-, streef- en interventiewaarden voor de beoordeling van concentratieniveaus van diverse milieubelastende stoffen in de bodem. Een nadere uitleg betreffende het toetsingskader is opgenomen in bijlage 6.

4.3 Toetsingstabellen grond en grondwater

De achtergrondwaarden en interventiewaarden van de grond hebben betrekking op een bodem met bepaalde organische stof- en lutumpercentages zoals deze in de tabellen zijn gepresenteerd. In bijlage 5 zijn de toetsingsresultaten aan de Wet bodembescherming weergegeven.

4.4 Overschrijdingstabellen grond en grondwater

In onderstaande tabellen worden de overschrijdingen van de parameters in de grond en het grondwater aangegeven.

Tabel 4.2: Overschrijdingstabel grond (Wet Bodembescherming (Wbb))

Analyse-monster	Traject (m-mv)	Deelmonsters (m-mv)	Motivatie	> AW (+index) Licht verontreinigd	> I (+index) Sterk verontreinigd
M01	0,00 - 0,50	01 (0,00 - 0,50) 02 (0,00 - 0,50) 03 (0,00 - 0,50) 04 (0,00 - 0,50)	Bovengrond: Klei + sporen baksteen	Zink (0,19) Molybdeen (-) Kwik (0,01) Lood (0,14) PAK 10 VROM (0,03)	-
M02	0,50 - 1,50	01 (0,50 - 1,00) 02 (1,00 - 1,50)	Ondergrond: Veen	Molybdeen (-) Kwik (0,01) Lood (0,13)	-

\- : Geen overschrijding (voldoet aan de achtergrondwaarde)
> AW : > Achtergrondwaarde
> I : > Interventiewaarde
Index : (GSSD - AW) / (I - AW)

Conclusie grond:
In het grondmengmonster M01 van de bovengrond (klei+baksteen) is een lichte verontreiniging aangetoond met zink, molybdeen, kwik, lood en PAK. In het grondmengmonster M02 van de ondergrond (veen; traject 0,5-1,5 m-mv) is een lichte verontreiniging aangetoond met molybdeen, kwik en lood. De gehalten van alle overige onderzochte parameters zijn lager dan de achtergrondwaarden.

Tabel 4.3: Overschrijdingstabel grondwater

Watermonster	Filterdiepte (m-mv)	> S (+index) Licht verontreinigd	> I (+index) Sterk verontreinigd
01-1-1	1,20 - 2,20	Barium (0,09) cis + trans-1,2-Dichlooretheen (0,01)	-

\- : Geen overschrijding (voldoet aan de streefwaarde)
>S : > Streefwaarde
> I : > Interventiewaarde
Index : (GSSD - S) / (I - S)

Conclusie grondwater:
In het grondwater uit peilbuis 01 (filterstelling 1,2-2,2 m-mv) is een lichte verontreiniging aangetoond met barium en cis+trans-1,2-dichlooretheen. De concentraties in het grondwater van de overige geanalyseerde parameters zijn alle lager dan de streefwaarden.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1 Conclusies

Op de locatie gelegen aan de Uiterweg 351-ws te Aalsmeer is in november 2023 door ABO-Milieuconsult B.V. een vooronderzoek en een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5725 en NEN 5740 uitgevoerd. Met dit bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit vastgelegd.

De onderzoekslocatie betreft een tuin met aanlegsteiger. Men is voornemens de huidige woonark en het boothuis te verwijderen en op de locatie een nieuwe woonark (108 m^2) te realiseren.

De bovengrond betreft klei en de ondergrond tot 2,2 m-mv (maximale boordiepte) betreft veen. In de bovengrond zijn bodemvreemde bijmengingen aangetroffen van baksteen in de gradatie sporen. Het grondwater bevind zich op 0,30 m-mv (d.d. 13 november 2023).

Bovengrond
In het grondmengmonster M01 (klei met baksteen) is een lichte verontreiniging aangetoond met zink, molybdeen, kwik, lood en PAK. De gehalten van alle overige onderzochte parameters zijn lager dan de achtergrondwaarden.

Ondergrond
In het grondmengmonster M02 (veen; traject 0,5-1,5 m-mv) is een lichte verontreiniging aangetoond met molybdeen, kwik en lood. De gehalten van alle overige onderzochte parameters zijn lager dan de achtergrondwaarden.

Grondwater
In het grondwater uit peilbuis 01 (filterstelling 1,2-2,2 m-mv) is een lichte verontreiniging aangetoond met barium en cis+trans-1,2-dichlooretheen. De concentraties in het grondwater van de overige geanalyseerde parameters zijn alle lager dan de streefwaarden.

De hypothese "De onderzoekslocatie is onverdacht" dient, op basis van het licht verhoogde gehalte aan zware metalen en/of PAK in de boven- en ondergrond en de licht verhoogde concentraties aan barium en cis+trans-1,2-dichlooretheen in het grondwater, verworpen te worden.

5.2 Aanbevelingen

Het licht verhoogde gehalte aan zware metalen en PAK in de bovengrond, het licht verhoogde gehalte aan zware metalen in de ondergrond en de licht verhoogde concentraties aan barium en cis-trans-1,2-dichlooretheen in het grondwater zijn dermate gering dat de resultaten hiervan geen aanleiding geven tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

In de bovengrond zijn bijmengingen met baksteen aangetroffen. Aangezien het uitsluitend baksteen betreft, is dit ons inziens niet asbestverdacht. Een verkennend asbestonderzoek is niet benodigd.

De vastgestelde bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de aanvraag van de omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Opgemerkt dient te worden dat aan de hand van de bevindingen van onderhavig onderzoek geen absolute uitspraken kunnen worden gedaan over de hergebruiksmogelijkheden van eventueel af te voeren grond. Aanbevolen wordt om bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond zo veel mogelijk op de locatie te verwerken. Om te bepalen of er sprake is van grond (bodemkwaliteitsklasse achtergrondwaarde, wonen of industrie) ofwel een bouwstof gelden er andere beoordelingscriteria en onderzoeksstrategieën. Voldaan moet worden aan Besluit bodemkwaliteit. Tijdens onderhavig onderzoek is geen analytisch onderzoek verricht naar PFAS en/of GenX.

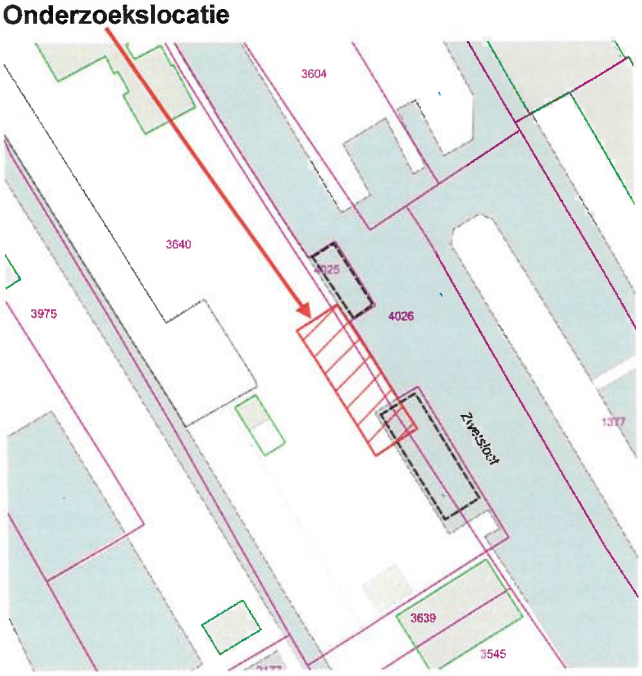
MILIEUCONSULT
BODEM & ASBEST

BIJLAGE 1[a]

Aanduiding locatie op topografische ondergrond en foto's van de onderzoekslocatie

Bijlage 1[a]: locatie aanduiding op topografische ondergrond

Onderzoekslocatie



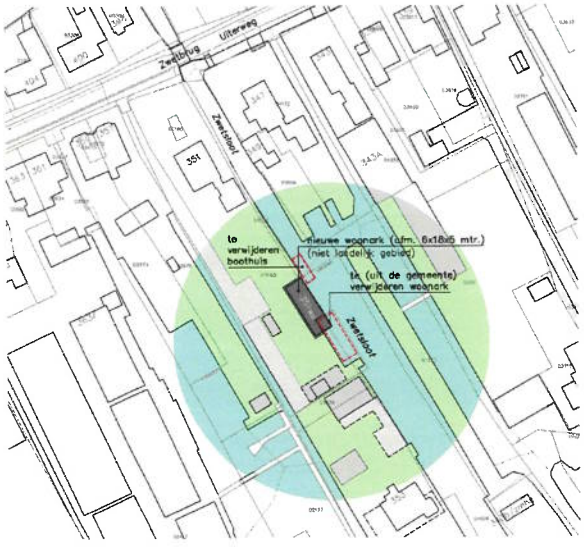
N

Onderzoekslocatie : Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (rood gearceerde kader)
Projectnummer : ANL23-8410
Bron : Perceelloep



bestaande situatie

kad. gem. : Aalsmeer
sectie : H
nummers : 3640 & 4025
schaal : 1 op 1000



nieuwe situatie

kad. gem. : Aalsmeer
sectie : H
nummers : 3640 & 4025
schaal : 1 op 1000
: te verwijderen woonark & boothuis

Onderwerp : Voorgenomen plannen: bestaande vs. nieuwe situatie
Bron : Opdrachtgever



Foto 1: Overzicht van de onderzoekslocatie zijnde tuin, woonboot en aanlegsteiger. Richting het zuidoosten.



Foto 2: Overzicht van de onderzoekslocatie zijnde tuin, woonboot en aanlegsteiger. Richting het zuiden.



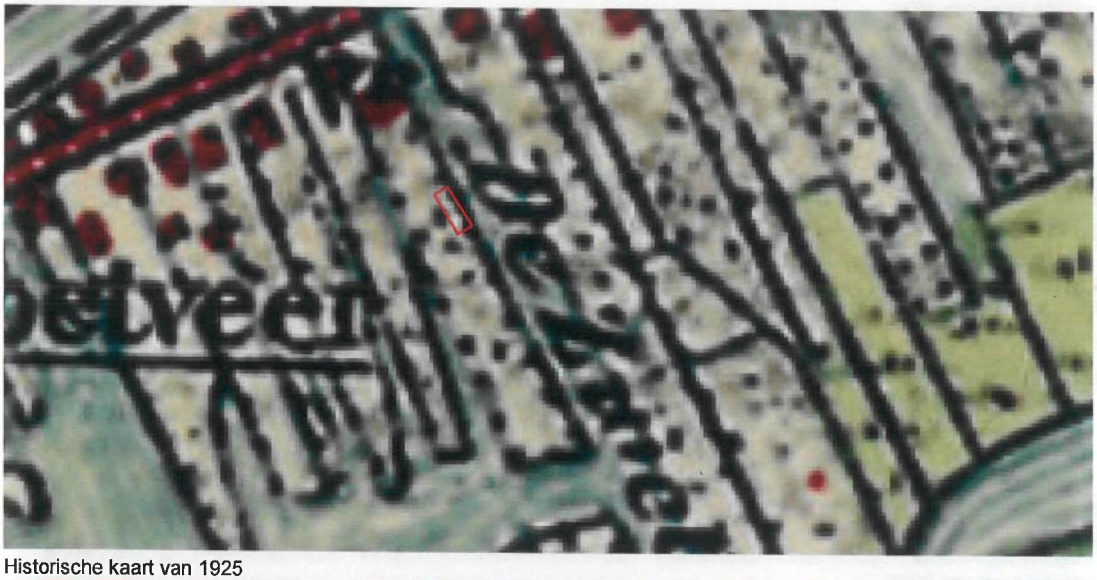
Foto 3: Overzicht van de onderzoekslocatie zijnde tuin, woonboot en aanlegsteiger. Richting het zuiden.

BIJLAGE 1[b]

Historische kaarten en luchtfoto



Historische kaart van 1900



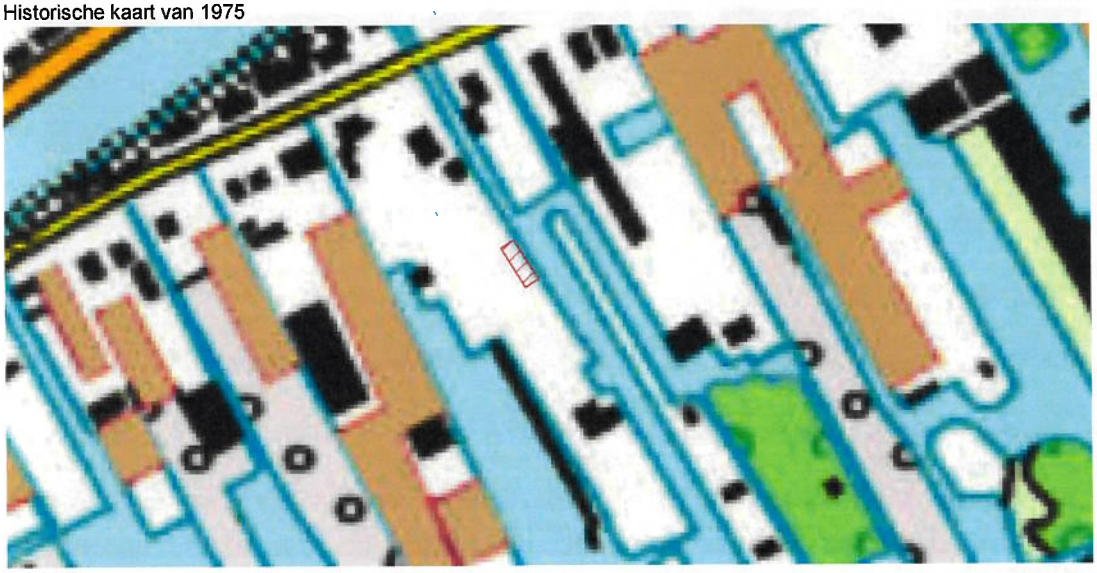
Historische kaart van 1925



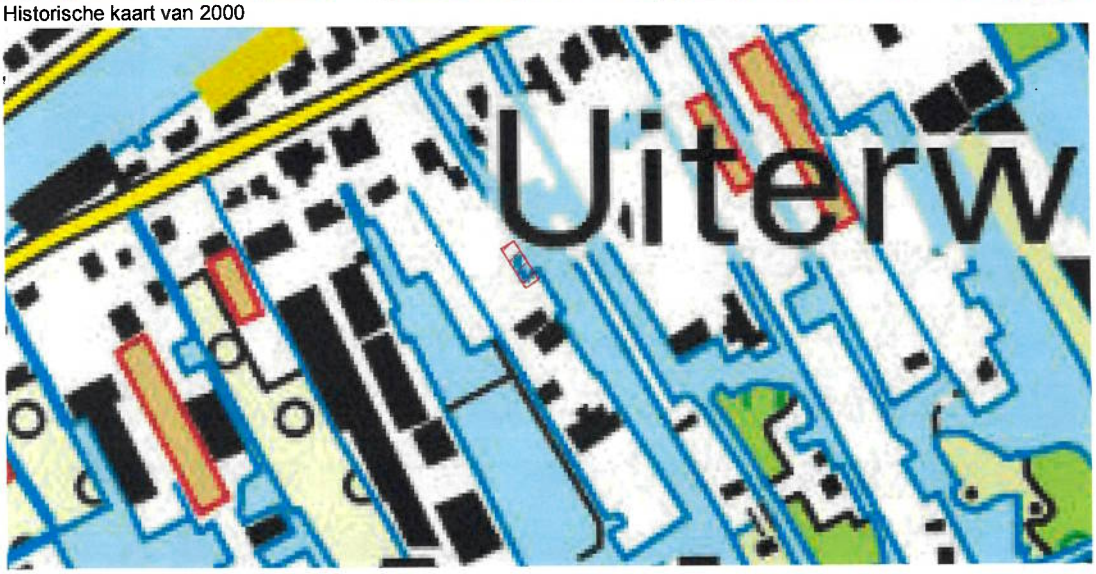
Historische kaart van 1950



Historische kaart van 1975



Historische kaart van 2000



Historische kaart van 2021

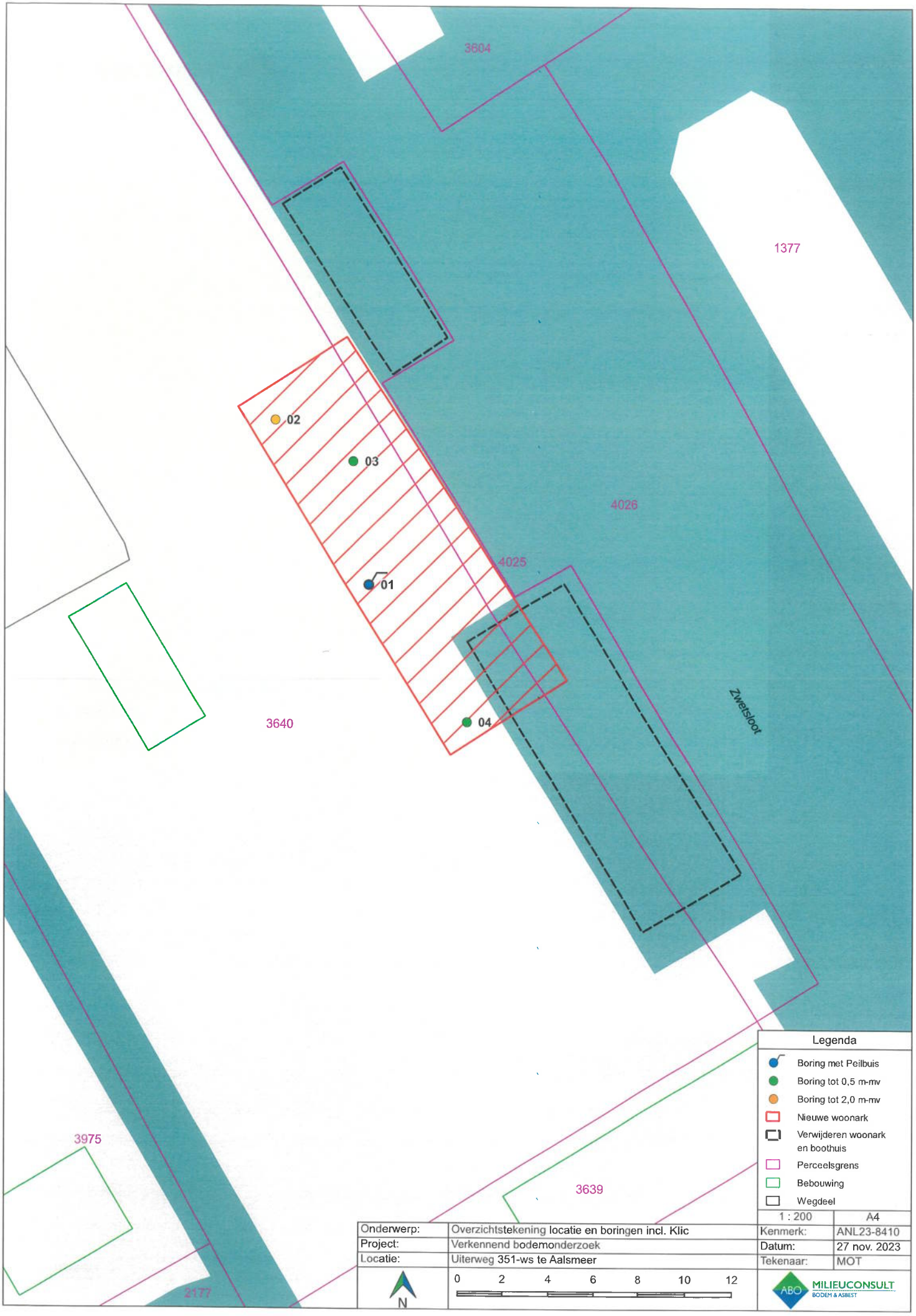
Luchtfoto verkregen bij de Google Maps



Onderzoekslocatie (rode kader) weergegeven op luchtfoto.

BIJLAGE 2

Situatietekening onderzoekslocatie


3604
1377
02
03
4026
4025
01
3640
04
Zwetsloot
3975
3639
2177
Legenda
Boring met Peilbuis
Boring tot 0,5 m-mv
Boring tot 2,0 m-mv
Nieuwe woonark
Verwijderen woonark en boothuis
Perceelsgrens
Bebouwing
Wegdeel
1 : 200
A4
Onderwerp: Overzichtstekening locatie en boringen incl. Klic
Kenmerk: ANL23-8410
Project: Verkennend bodemonderzoek
Datum: 27 nov. 2023
Locatie: Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Tekenaar: MOT
N
0 2 4 6 8 10 12
ABO MILIEUCONSULT BODEM & ASBEST

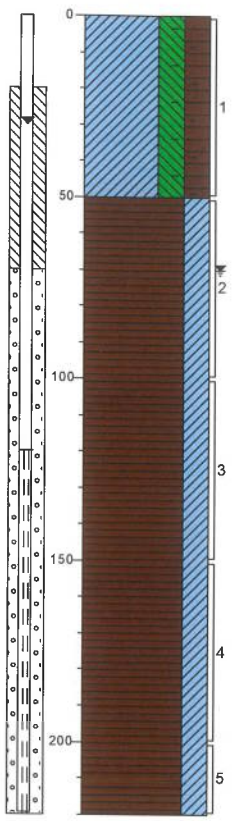
BIJLAGE 3

Boorprofielen

Boorprofielen

X: 109526,40
Y: 474594,59

Boring: 01



0 braak

Klei, sterk siltig, sterk humeus, sterk veenhoudend, sporen baksteen, bruin, Edelmanboor

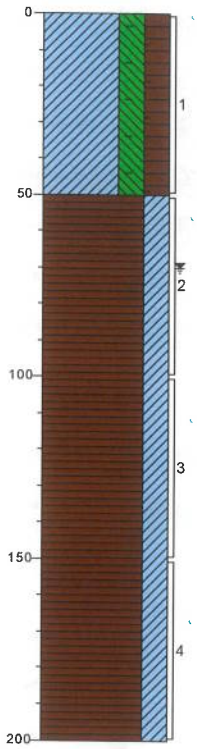
50

Veen, sterk kleiïg, bruingrijs, Edelmanboor

220

X: 109522,21
Y: 474601,86

Boring: 02



0 braak

Klei, sterk siltig, sterk humeus, sterk veenhoudend, sporen baksteen, bruin, Edelmanboor

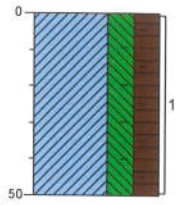
50

Veen, sterk kleiïg, bruingrijs, Edelmanboor

200

X: 109525,71
Y: 474600,05

Boring: 03



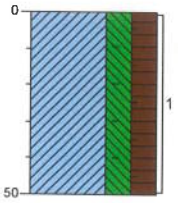
0 braak

Klei, sterk siltig, sterk humeus, sterk veenhoudend, sporen baksteen, bruin, Edelmanboor

50

X: 109530,71
Y: 474588,54

Boring: 04



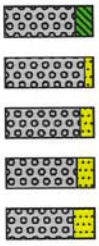
0 braak

Klei, sterk siltig, sterk humeus, sterk veenhoudend, sporen baksteen, bruin, Edelmanboor

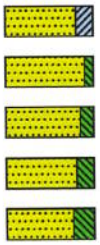
50

Legenda (conform NEN 5104)

grind



zand



veen



klei



lèem



overige toevoegingen



geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

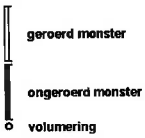
olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

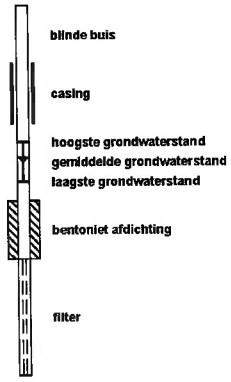


overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand



peilbuis



BIJLAGE 4

Analysecertificaten

eurofins | — analytico®

ABO-Milieuconsult B.V. Goes
T.a.v. Manon Otting
Amundsenweg 29
4462 GP GOES

Analysecertificaat

Datum: 07-Nov-2023

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2023157572/1
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Uw ordernummer	
Uw datum aanlevering monster(s)	02-Nov-2023

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410	Certificaatnummer/Versie	2023157572/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	02-Nov-2023
Uw ordernummer		Datum einde analyse	07-Nov-2023
Uw monsternemer		Rapportagedatum	07-Nov-2023/16:01
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	1/3

	Analyse	Eenheid	1	2
	Voorbehandeling			
	Cryogeen malen		Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses			
S	Droge stof	% (m/m)	43.1	35.9
S	Organische stof	% (m/m) ds	39.7	47.3
	Gloeirest	% (m/m) ds	59	51
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	11.8	18.1
	Metalen			
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	150	110
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.79	0.47
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	7.4	6.5
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	43	37
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.58	0.54
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	2.1	1.9
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	21	25
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	140	150
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	260	150
	Minerale olie			
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	5.5	3.2
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	8.0	5.9
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	28	11
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	110	53
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	130	63
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	29	10
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	310	150
	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.
	Organo chloorbestrijdingsmiddelen, OCB			
S	alfa-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	beta-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	gamma-HCH	mg/kg ds	<0.0010	

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 01 (0-50) 02 (0-50) 03 (0-50) 04 (0-50)	Grond (AS3000)	13928096
2	M02 01 (50-100) 02 (100-150)	Grond (AS3000)	13928097

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410	Certificaatnummer/Versie	2023157572/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	02-Nov-2023
Uw ordernummer		Datum einde analyse	07-Nov-2023
Uw monsternemer		Rapportagedatum	07-Nov-2023/16:01
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	2/3

	Analyse	Eenheid	1	2
S	delta-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	Hexachloorbenzeen	mg/kg ds	0.0019	
S	Heptachloor	mg/kg ds	<0.0010	
S	Heptachloorepoxide(cis- of A)	mg/kg ds	<0.0010	
S	Heptachloorepoxide(trans- of B)	mg/kg ds	<0.0010	
S	Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	<0.0010	
S	Aldrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Dieldrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Endrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Isodrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Telodrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	alfa-Endosulfan	mg/kg ds	<0.0010	
Q	beta-Endosulfan	mg/kg ds	<0.0010	
S	Endosulfansulfaat	mg/kg ds	<0.0020	
S	alfa-Chloordaan	mg/kg ds	<0.0010	
S	gamma-Chloordaan	mg/kg ds	<0.0010	
S	o,p'-DDT	mg/kg ds	0.0060	
S	p,p'-DDT	mg/kg ds	0.034	
S	o,p'-DDE	mg/kg ds	0.0013	
S	p,p'-DDE	mg/kg ds	0.056	
S	o,p'-DDD	mg/kg ds	0.0056	
S	p,p'-DDD	mg/kg ds	0.025	
S	HCH (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0021 [1)]	
S	Drins (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0021 [1)]	
S	Heptachloorepoxide (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0014 [1)]	
S	DDD (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.030	
S	DDE (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.057	
S	DDT (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.040	
S	DDX (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.13	
S	Chloordaan (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0014 [1)]	
S	OCB (som) LB (factor 0,7)	mg/kg ds	0.14	

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 01 (0-50) 02 (0-50) 03 (0-50) 04 (0-50)	Grond (AS3000)	13928096
2	M02 01 (50-100) 02 (100-150)	Grond (AS3000)	13928097

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410	Certificaatnummer/Versie	2023157572/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	02-Nov-2023
Uw ordernummer		Datum einde analyse	07-Nov-2023
Uw monsternemer		Rapportagedatum	07-Nov-2023/16:01
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	3/3

	Analyse	Eenheid	1	2
S	OCB (som) WB (factor 0,7)	mg/kg ds	0.14	
	Polychloorbifenylen, PCB			
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0049 1)	0.0049 1)
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
S	Naftaleen	mg/kg ds	0.067	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.44	0.12
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.19	0.063
S	Fluorantheen	mg/kg ds	1.7	0.38
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.89	0.20
S	Chryseen	mg/kg ds	0.88	0.23
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.59	0.14
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1.3	0.25
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.83	0.24
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.97	0.23
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	7.8	1.9

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 01 (0-50) 02 (0-50) 03 (0-50) 04 (0-50)	Grond (AS3000)	13928096
2	M02 01 (50-100) 02 (100-150)	Grond (AS3000)	13928097

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

eurofins | — analytico®

Bijlage (A) met de opgegeven deelmonsterinformatie behorende bij het analysecertificaat. 2023157572/1

Monster nr. / Barcode	Boornr	Van	Tot	Uw monsteromschrijving / Uw datum monstername	Monsteromsch./Monstername ID
13928096	M01 01 (0-50) 02 (0-50) 03 (0-50) 04 (0-50)				
0536281056	01	0	50	02-Nov-2023	1
0536280927	02	0	50	02-Nov-2023	1
0536280922	03	0	50	02-Nov-2023	1
0536281030	04	0	50	02-Nov-2023	1
13928097	M02 01 (50-100) 02 (100-150)				
0536281059	01	50	100	02-Nov-2023	2
0536280929	02	100	150	02-Nov-2023	3

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

eurofins | — analytico®

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2023157572/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

eurofins | — analytico®

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2023157572/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Voorbehandeling			
Cryogeen malen	W0106	Voorbehandeling	AS3000
Bodemkundige analyses			
Droge stof	W0104	Gravimetrie	pb 3010-2 en NEN-EN 15934
Organische stof (gloeiverlies)	W0109	Gravimetrie	pb 3010-3 en NEN 5754
Korrelgrootte < 2 µm (lutum)	W0171	Sedimentatie	pb 3010-4 en NEN 5753
Metalen			
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale olie			
Minerale Olie (C10-C40)	W0202	GC-FID	pb 3010-7 en NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram MO (GC)	W0202	GC-FID	NEN-EN-ISO 16703
Organo chloorbestrijdingsmiddelen, OCB			
OCB (25)	W0262	GC-MS	pb 3020-1-3 & NEN 6980
OCB som AP04/AS3X	W0262	GC-MS	pb 3020-1-3 & NEN 6980
Polychloorbifenylen, PCB			
PCB (7)	W0271	GC-MS	pb 3010-8 en NEN 6980
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
PAK (10) (VROM)	W0271	GC-MS	pb. 3010-6 en NEN-ISO 18287
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	pb. 3010-6 en NEN-ISO 18287

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie april 2022.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

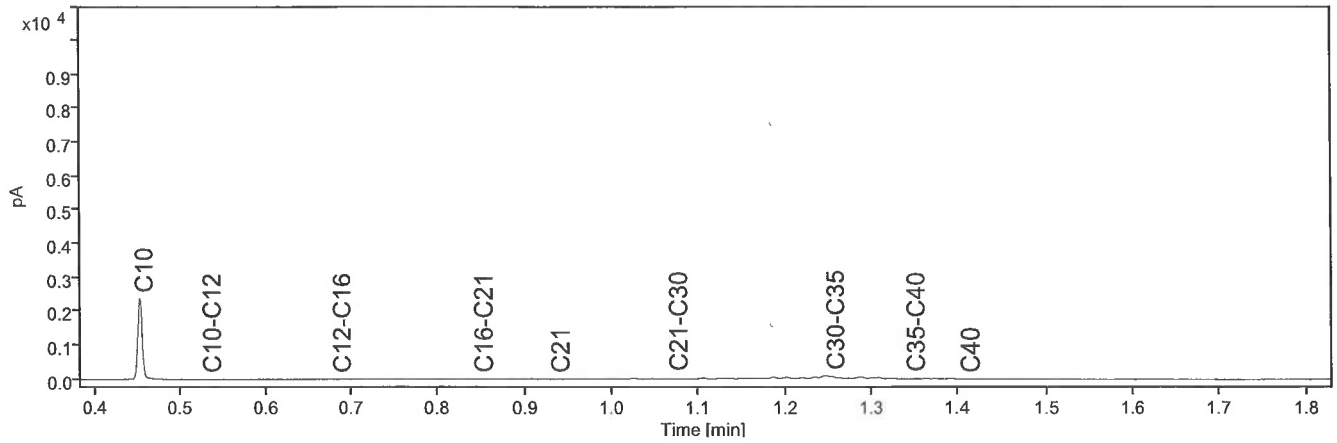
Chromatogram TPH/ Mineral Oil

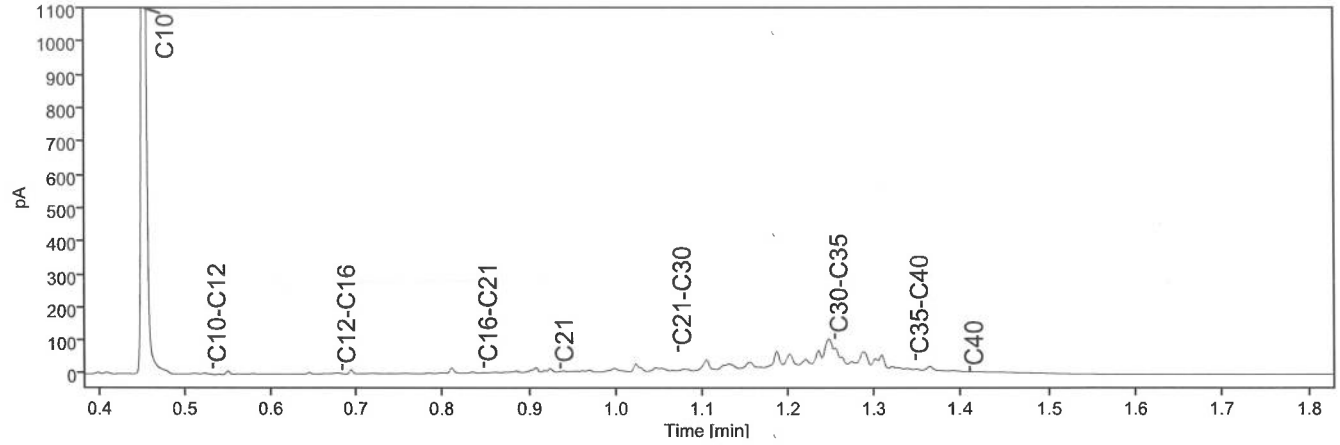
Sample ID.: 13928096

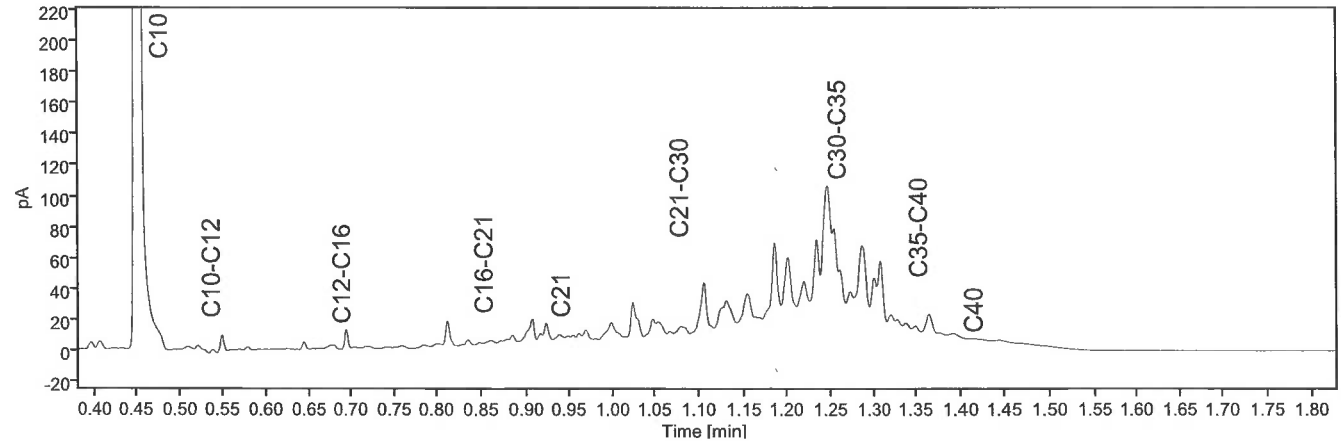
Certificate no.: 2023157572

Sample description.:

V







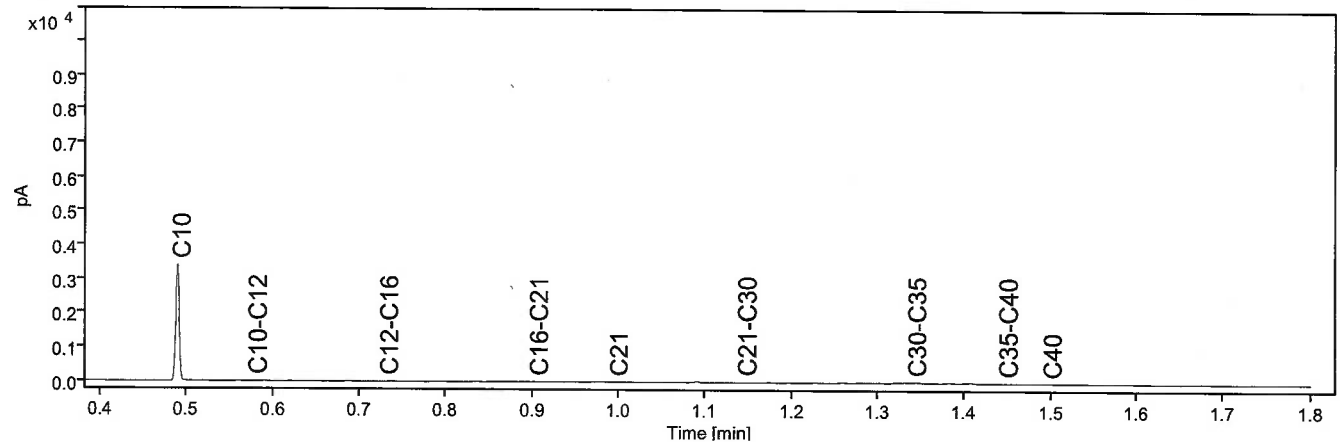
Chromatogram TPH/ Mineral Oil

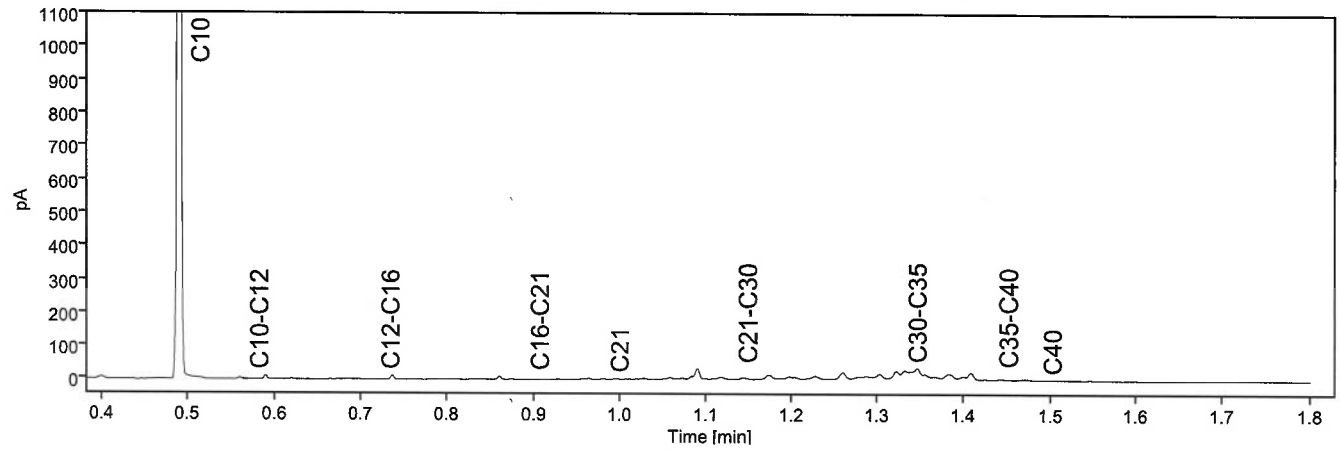
Sample ID.: 13928097

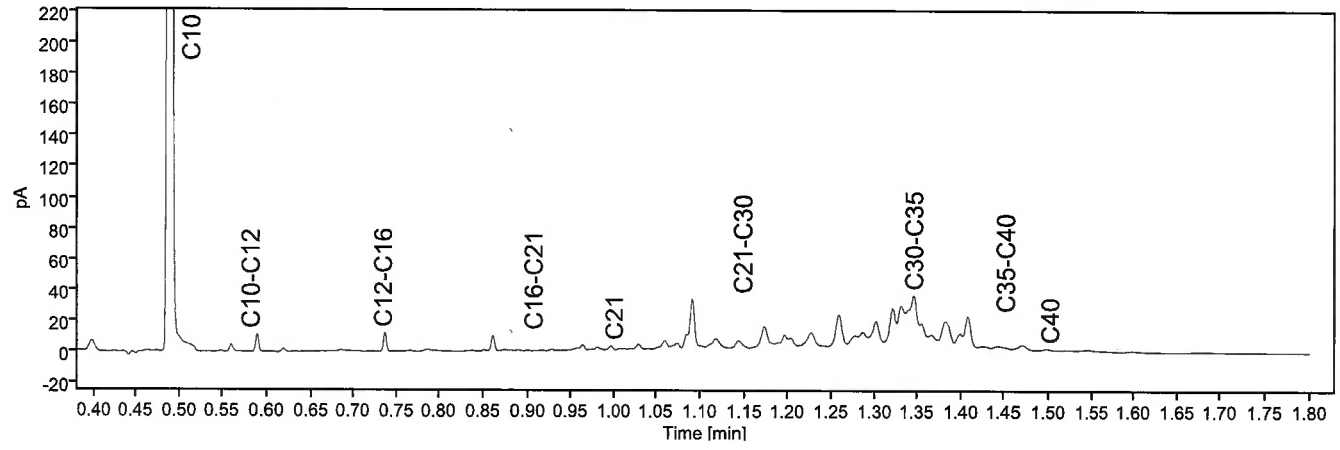
Certificate no.: 2023157572

Sample description.:

V







ABO Milieuconsult B.V.
Mevr. Manon Otting
Amundsenweg 29
GOES
Nederland

Analysecertificaat

Datum: 20-11-2023

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	AR-421-2023-010458-01
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Opdrachtnummer	421-2023-010458
Projectafspraak	-
Ontvangst monster(s) op	13-11-2023
Uw Monsternemer	T.P.C. van Gils
Startdatum analyse	13-11-2023
Datum einde analyse	20-11-2023
Validatiedatum	20-11-2023
Bijlage(n)	A

Accreditatie/Erkenning:
S0: AS3000 Erkenning L010

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in de laatst geldende versie van ons overzicht "Specificaties analysemethoden".

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. De analyseresultaten hebben alleen betrekking op het door u aangeleverde monster.

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd. Mocht u naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben, verzoeken wij u contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico (Barneveld)

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

	Analyse	Eenheid	1
	Metalen		
	pb 3110-3 & NEN-EN-ISO 17294-2		
S0	Barium (Ba)	µg/L	100
S0	Cadmium (Cd)	µg/L	< 0,20
S0	Kobalt (Co)	µg/L	< 2,0
S0	Koper (Cu)	µg/L	< 2,0
S0	Kwik (Hg)	µg/L	< 0,050
S0	Lood (Pb)	µg/L	< 2,0
S0	Molybdeen (Mo)	µg/L	< 2,0
S0	Nikkel (Ni)	µg/L	< 3,0
S0	Zink (Zn)	µg/L	< 10
	Vluchtige aromatische koolwaterstoffen		
	pb. 3130-1		
S0	Benzeen	µg/L	< 0,2
S0	Tolueen	µg/L	< 0,2
S0	Ethylbenzeen	µg/L	< 0,2
S0	o-Xyleen	µg/L	< 0,1
S0	m,p-Xyleen	µg/L	< 0,2
S0	Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0,2
S0	Styreen	µg/L	< 0,2
S0	Naftaleen	µg/L	< 0,0
	Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen		
	pb. 3130-1		
S0	Dichloormethaan	µg/L	< 0,2
S0	Trichloormethaan	µg/L	< 0,2
S0	Tetrachloormethaan	µg/L	< 0,1
S0	Trichlooretheen	µg/L	< 0,2
S0	Tetrachlooretheen	µg/L	< 0,1
S0	1,1-Dichloorethaan	µg/L	< 0,2
S0	1,2-Dichloorethaan	µg/L	< 0,2
S0	1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	< 0,1
S0	1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	< 0,1
S0	cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	0,1
S0	trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	< 0,1

No.	Uw Monsteromschrijving	Monstermatrix	Uw bemonsterings - datum	Ons Monsternr.
1	01-1-1 01 (120-220)	Grondwater AS3000	13-11-2023	421-2023-00034158

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

TESTEN
RvA L010

	Analyse	Eenheid	1
	Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen		
	pb. 3130-1		
	CKW (som)	µg/L	< 1,6
S0	Tribroommethaan	µg/L	< 0,2
S0	1,1-Dichlooretheen	µg/L	< 0,1
S0	1,1-Dichloorpropaan	µg/L	< 0,2
S0	1,2-Dichloorpropaan	µg/L	< 0,2
S0	1,3-Dichloorpropaan	µg/L	< 0,2
S0	Vinylchloride	µg/L	< 0,1
	NEN-EN-ISO 10301		
	1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0,2
	Minerale olie		
	pb. 3110-5		
	Minerale olie (C10-C12)	µg/L	< 10
	Minerale olie (C12-C16)	µg/L	< 10
	Minerale olie (C16-C21)	µg/L	< 10
	Minerale olie (C21-C30)	µg/L	< 15
	Minerale olie (C30-C35)	µg/L	< 10
	Minerale olie (C35-C40)	µg/L	< 10
S0	Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	< 50

No.	Uw Monsteromschrijving	Monstermatrix	Uw bemonsterings - datum	Ons Monsternr.
1	01-1-1 01 (120-220)	Grondwater AS3000	13-11-2023	421-2023-00034158

Vrijgegeven door: Jelmer Kokx

TESTEN
RvA L010

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Appendix (A): met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat AR-421-2023-010458-01

Barcode	Boornr	Van	Tot	Uw bemonsterings - datum	Deelmonsteromschrijving
Ons Monsternr. 421-2023-00034158	**Uw Monsteromschrijving**	01-1-1 01 (120-220)			
0680760399	01	120	220	13-11-2023	0680760399
0680760406	01	120	220	13-11-2023	0680760406
0801136515	01	120	220	13-11-2023	0801136515

MILIEUCONSULT
BODEM & ASBEST

BIJLAGE 5

Toetsingstabellen grond en grondwater

ABO MILIEUCONSULT BODEM & ASBEST

Tabel 1: Gemeten gehalten in grond met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Grondmonster		M01			M02		
Certificaatcode		2023157572			2023157572		
Boring(en)		01, 02, 03, 04			01, 02		
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50			0,50 - 1,50		
Humus	% ds	39,7			47,3		
Lutum	% ds	11,80			18,10		
Datum van toetsing		8-11-2023			8-11-2023		
Monsterconclusie		Overschrijding Achtergrondwaarde			Overschrijding Achtergrondwaarde		
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
METALEN							
Kobalt	mg/kg ds	7,4	12,6	-0,01	6,5	8,3	-0,04
Nikkel	mg/kg ds	21	34	-0,02	25	31	-0,06
Koper	mg/kg ds	43	34	-0,04	37	25	-0,1
Zink	mg/kg ds	*260*	*251*	*0,19*	150	120	-0,03
Molybdeen	mg/kg ds	*2,1*	*2,1*	*0*	*1,9*	*1,9*	*0*
Cadmium	mg/kg ds	0,79	0,47	-0,01	0,47	0,24	-0,03
Barium	mg/kg ds	150	261 (6)		110	141 (6)	
Kwik	mg/kg ds	*0,58*	*0,57*	*0,01*	*0,54*	*0,48*	*0,01*
Lood	mg/kg ds	*140*	*117*	*0,14*	*150*	*110*	*0,13*
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds	0,067	0,022		<0,05	<0,01	
Anthraceen	mg/kg ds	0,19	0,06		0,063	0,021	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,44	0,15		0,12	0,04	
Fluorantheen	mg/kg ds	1,7	0,6		0,38	0,13	
Chryseen	mg/kg ds	0,88	0,29		0,23	0,08	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,89	0,30		0,2	0,1	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1,3	0,4		0,25	0,08	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,59	0,20		0,14	0,05	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,97	0,32		0,23	0,08	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,83	0,28		0,24	0,08	
PAK 10 VROM	mg/kg ds		*2,62*	*0,03*		0,63	-0,02
BESTRIJDINGSMIDDELEN							
trans-Heptachloorepoxide	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Endosulfansulfaat	mg/kg ds	<0,002	<0,000 (6)				
cis-Heptachloorepoxide	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
DDT,DDE,DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,13					
HCH (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,0021					
Heptachloorepoxide (som, 0.7 factor	mg/kg ds	0,0014					
DDT (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,04					
DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,03					
DDE (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,057					
OCB (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,14					
OCB (0,7 som, waterbodem)	mg/kg ds	0,14					
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	<0,001					
alfa-HCH	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
beta-HCH	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
gamma-HCH	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
delta-HCH	mg/kg ds	<0,001	<0,000 (6)				
Isodrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Telodrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Heptachloor	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
Heptachloorepoxide	mg/kg ds		<0,00047	-0			
Aldrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Dieldrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Endrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
DDE (som)	mg/kg ds		0,019	-0,04			
2,4-DDE (ortho, para-DDE)	mg/kg ds	0,0013	0,0004				
4,4-DDE (para, para-DDE)	mg/kg ds	0,056	0,019				
DDD (som)	mg/kg ds		0,010	-0			
2,4-DDD (ortho, para-DDD)	mg/kg ds	0,0056	0,0019				
4,4-DDD (para, para-DDD)	mg/kg ds	0,025	0,008				
DDT (som)	mg/kg ds		0,013	-0,12			
2,4-DDT (ortho, para-DDT)	mg/kg ds	0,006	0,002				
4,4-DDT (para, para-DDT)	mg/kg ds	0,034	0,011				
alfa-Endosulfan	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
beta-Endosulfan	mg/kg ds	<0,001	0,000 (6)				
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds		<0,00047	-0			
cis-Chloordaan	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
trans-Chloordaan	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds		<0,00070	-0			

Projectcode: ANL23-8410

Grondmonster		M01			M02		
Certificaatcode		2023157572			2023157572		
Boring(en)		01, 02, 03, 04			01, 02		
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50			0,50 - 1,50		
Humus	% ds	39,7			47,3		
Lutum	% ds	11,80			18,10		
Datum van toetsing		8-11-2023			8-11-2023		
Monsterconclusie		Overschrijding Achtergrondwaarde			Overschrijding Achtergrondwaarde		
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds	0,047					
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN							
PCB (som 7)	mg/kg ds		<0,0016	-0,02		<0,0016	-0,02
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds	0,0019	0,0006	-0			
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 52	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 101	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 118	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 138	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 153	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 180	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
OVERIG							
Gloeirest	% (m/m) ds	59			51		
Droge stof	% m/m	43,1	43,1		35,9	35,9	
Lutum	%	11,8			18,1		
Organische stof (humus)	%	39,7			47,3		
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	5,5	1,8 (6)		3,2	1,1 (6)	
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	310	103	-0,02	150	50	-0,03
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds	8	3 (6)		5,9	2,0 (6)	
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds	28	9 (6)		11	4 (6)	
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds	110	37 (6)		53	18 (6)	
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds	130	43 (6)		63	21 (6)	
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds	29	10 (6)		10	3 (6)	

8,88	: <= Achtergrondwaarde
>AW	: > Achtergrondwaarde
8,88	: > Interventiewaarde
6	: Heeft geen normwaarde
#	: verhoogde rapportagegrens
GSSD	: Gestandaardiseerde meetwaarde
Index	: (GSSD - AW) / (I - AW)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 3.1.0 -

Tabel 2: Normwaarden conform de Wet Bodembescherming

		AW	WO	IND	I
METALEN					
Cadmium	mg/kg ds	0,6	1,2	4,3	13
Kobalt	mg/kg ds	15	35	190	190
Koper	mg/kg ds	40	54	190	190
Kwik	mg/kg ds	0,15	0,83	4,8	36
Lood	mg/kg ds	50	210	530	530
Molybdeen	mg/kg ds	1,5	88	190	190
Nikkel	mg/kg ds	35	39	100	100
Zink	mg/kg ds	140	200	720	720
PAK					
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,5	6,8	40	40
BESTRIJDINGSMIDDELEN					
Aldrin	mg/kg ds				0,32
alfa-Endosulfan	mg/kg ds	0,0009	0,0009	0,1	4
alfa-HCH	mg/kg ds	0,001	0,001	0,5	17
beta-HCH	mg/kg ds	0,002	0,002	0,5	1,6
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
DDD (som)	mg/kg ds	0,02	0,84	34	34
DDE (som)	mg/kg ds	0,1	0,13	1,3	2,3
DDT (som)	mg/kg ds	0,2	0,2	1	1,7
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds	0,015	0,04	0,14	4
gamma-HCH	mg/kg ds	0,003	0,04	0,5	1,2
Heptachloor	mg/kg ds	0,0007	0,0007	0,1	4
Heptachloorepoxide	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	0,003			
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds	0,4			
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds	0,0085	0,027	1,4	2
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,02	0,04	0,5	1
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	190	190	500	5000

Tabel 3: Gemeten concentraties in grondwater met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Watermonster		01-1-1		
Datum		13-11-2023		
Filterdiepte (m -mv)		1,20 - 2,20		
Datum van toetsing		21-11-2023		
Monsterconclusie		Overschrijding Streefwaarde		
		Meetw	**GSSD**	**Index**
METALEN				
Kobalt	µg/l	<2,0	<1,4	-0,23
Nikkel	µg/l	<3,0	<2,1	-0,22
Koper	µg/l	<2,0	<1,4	-0,23
Zink	µg/l	<10	<7	-0,08
Molybdeen	µg/l	<2,0	<1,4	-0,01
Cadmium	µg/l	<0,20	<0,14	-0,05
Barium	µg/l	*100*	*100*	*0,09*
Kwik	µg/l	<0,050	<0,035	-0,06
Lood	µg/l	<2,0	<1,4	-0,23
PAK				
Naftaleen	µg/l	<0,0		
PAK 10 VROM	onbekend		(2)	
AROMATISCHE VERBINDINGEN				
Benzeen	µg/l	<0,2	<0,1	-0
Ethylbenzeen	µg/l	<0,2	<0,1	-0,03
Tolueen	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01
Xylenen (som)	µg/l		<0,21	0
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	<0,2	<0,1	
ortho-Xyleen	µg/l	<0,1	<0,1	
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	<0,2	<0,1	-0,02
Som 16 Aromatische oplosmiddelen	µg/l		<0,77(2,14)	
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN				
CKW (som)	µg/l	<1,6		
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	<0,2	<0,1	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	<0,2	<0,1	
Dichloorpropaan	µg/l		<0,42	-0
cis + trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l		*0,17*	*0,01*
1,1-Dichlooretheen	µg/l	<0,1	<0,1	0,01
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,1	0,1	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	<0,1	<0,1	
Dichloormethaan	µg/l	<0,2	<0,1	0
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	<0,2	<0,1(14)	
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	<0,1	<0,1	0,01
1,1-Dichloorethaan	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01
1,2-Dichloorethaan	µg/l	<0,2	<0,1	-0,02
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	<0,2	<0,1	
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	<0,1	<0,1	0
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	<0,1	<0,1	0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	<0,2	<0,1	-0,05
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	<0,1	<0,1	0
Vinylchloride	µg/l	<0,1	<0,1	0,01
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN				
Minerale olie C10 - C12	µg/l	<10	7(6)	
Minerale olie C10 - C40	µg/l	<50	<35	-0,03
Minerale olie C12 - C16	µg/l	<10	7(6)	
Minerale olie C16 - C21	µg/l	<10	7(6)	
Minerale olie C21 - C30	µg/l	<15	11(6)	
Minerale olie C30 - C35	µg/l	<10	7(6)	
Minerale olie C35 - C40	µg/l	<10	7(6)	

8,88	: <= Streefwaarde
8,88	: > Streefwaarde
8,88	: > Interventiewaarde
14	: Streefwaarde ontbreekt zorgplicht van toepassing
2	: Enkele parameters ontbreken in de som
6	: Heeft geen normwaarde
#	: verhoogde rapportagegrens
GSSD	: Gestandaardiseerde meetwaarde
Index	: (GSSD - S) / (I - S)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 3.1.0 -

Tabel 4: Normwaarden conform de Wet Bodembescherming

		S	S Diep	Indicatief	I
METALEN					
Barium	µg/l	50	200		625
Cadmium	µg/l	0,4	0,06		6
Kobalt	µg/l	20	0,7		100
Koper	µg/l	15	1,3		75
Kwik	µg/l	0,05	0,01		0,3
Lood	µg/l	15	1,7		75
Molybdeen	µg/l	5	3,6		300
Nikkel	µg/l	15	2,1		75
Zink	µg/l	65	24		800
PAK					
Naftaleen	µg/l	0,01			70
AROMATISCHE VERBINDINGEN					
Benzeen	µg/l	0,2			30
Ethylbenzeen	µg/l	4			150
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6			300
Tolueen	µg/l	7			1000
Xylenen (som)	µg/l	0,2			70
Som 16 Aromatische oplosmiddelen	µg/l			150	
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,01			300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,01			130
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7			900
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,01			10
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7			400
cis + trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,01			20
Dichloormethaan	µg/l	0,01			1000
Dichloorpropaan	µg/l	0,8			80
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,01			40
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,01			10
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l				630
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24			500
Vinylchloride	µg/l	0,01			5
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6			400
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	µg/l	50			600

BIJLAGE 6

Toetsingskader (Wet bodembescherming)

BIJLAGE 6: Toelichting Toetsingskader Wet bodembescherming

Bij de beoordeling van de kwaliteit van de grond is gebruik gemaakt van de toetsingstabel zoals vermeld in het Besluit- en de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering 2013. Hiervoor is gebruik gemaakt van BOTOVA-gevalideerde software. (BoToVa staat voor Bodem Toets en Validatie). Deze toetsingstabel bevat achtergrond-, streef- en interventiewaarden voor de beoordeling van concentratieniveaus van diverse milieubelastende stoffen in de bodem en het grondwater. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende richtwaarden:

- AW- waarde: Achtergrondwaarde; welke het niveau aangeeft waarbij sprake is van duurzame bodemkwaliteit;
- S-waarde: Streefwaarde; welke het niveau aangeeft waarbij sprake is van duurzame grondwaterkwaliteit;
- I- waarde: Interventiewaarde; geeft het concentratieniveau aan voor verontreinigingen in grond en grondwater waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt voor mens, plant of dier. Bij gehalten boven de interventiewaarden is er sprake van een sterke verontreiniging.

De achtergrondwaarde- en interventiewaarde (AW- en I-waarde) in de grond zijn bij de diverse parameters afhankelijk van het organische stofgehalte en het lutumgehalte. In het algemeen geldt dat de achtergrondwaarde voor diverse parameters lager ligt dan de standaard AW-waarden uit de Leidraad Bodembescherming (hierbij wordt uitgegaan van een standaardbodem met een gehalte organisch stof van 10% en een lutumgehalte van 25%). De omgerekende gestandaardiseerd meetwaarden (GSSD) zijn in de overschrijdingstabellen van bijlage 5 opgenomen. In de tabellen is een index opgenomen. Deze index is het quotiënt tussen de (gestandaardiseerde meetwaarde-achtergrondwaarde) en de (interventiewaarde-achtergrondwaarde). Een index beneden de 0,5 houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde (ver) onder de interventiewaarde ligt. Een index boven de 1 houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde boven de interventiewaarde ligt. Een index tussen de 0,5 en 1 houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde dicht bij de interventiewaarde ligt. Afhankelijk van de specifieke situatie geeft dit mogelijk aanleiding voor het uitsplitsen van een mengmonster en/of het uitvoeren van een nader onderzoek.

Voor bodems met een organisch stofgehalte tot 10 % behoeft met betrekking tot de parameter PAK-totaal (VROM 10) geen bodemtypecorrectie te worden uitgevoerd, waardoor de I- waarde voor PAK 40 mg/kg droge stof blijft en de AW-waarde voor PAK 1,5 mg/kg droge stof blijft (Staatscourant 20, december 2007). Voor het grondwater liggen de streef- en interventiewaarden vast.

BIJLAGE 7

Vooronderzoek

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Bodeminformatie ANL23-8410 Uiterweg 351-ws Aalsmeer



Legenda

- Geselecteerd gebied
- 25.00-meter buffer
- Overzicht Bodemlocaties
- Onderzoekscontouren
- HBB punt (historische bron)
- Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	5
Tanks	6
Informatie van objecten binnen een buffer van 25.00 meter rondom het geselecteerde perceel	7
Overzicht van Bodemlocaties	7
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	10
Tanks	11
Bodemfunctiekaart	12
PFAS toepassingskaart	13
PFAS ontgravingskaart	14
PFAS gebruikerskaart vrij toepasbaar	15
PFAS gebruikerskaart toepasbaar niet ingedeeld	16
PFAS ACN kaart	17
Toelichting	18
Begrippenlijst	20
Disclaimer	22

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Vanaf 1 november 2021 sluiten wij meldingsformulieren uit van de rapportage. Deze formulieren bevatten geen aanvullende informatie op de documentatie die reeds verstrekt wordt in de bodemrapportage en bovendien zijn deze formulieren slechts 1 jaar geldig. Doordat de besluiten op deze meldingen ook in de rapportagetool staan, is nog steeds alle relevante informatie beschikbaar in de rapportage.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij 'bodemlocatie' het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Informatie van objecten binnen een buffer van 25.00 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "Uiterweg 347"

Locatie	Uiterweg 347
Locatiecode	NZ035800547
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Uiterweg 347
Postcode	1431AK
Plaatsnaam	Aalsmeer
Gemeente	Aalsmeer (0358)
Gegevensbeheerder locatie	Aalsmeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ035800989
Onderzoeksbureau	PRS
Rapportnummer	9927068
Rapportdatum	30-09-1999
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>T/ -/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Hypothese juist/onjuist: juist Zintuiglijk waarnemingen: Bovengrond: Ondergrond: Grondwater: Analyseresultaten: Bovengrond: lood > T; koper,kwik,nikkel,zink,PAK's en minerale olie > S Ondergrond: geen verontreiningingen aangetroffen Grondwater: chroom > S. fenol-index licht verhoogd Bijzonderheden: De aangetroffen verontreiniging kan worden omschreven als een leeflaagverontreiniging a.g.v. het aanbrengen van puin en sintels om het slappe venige bodemprofiel in dit deel van Aalsmeer te verstevigen Conclusies en aanbevelingen: Geen aanleiding voor een nader onderzoek. Het aangetroffen verontreinigingsbeeld valt binnen de gevalsdefinitie zoals die geldt voor grote delen van de ontgonnen en lang bewoonde veengebieden in aalsmeer. De gemeten verontreinigingen in de bovengrond zijn relatief immobiel en leveren geen humane en/of ecologische risico's op. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: 1

Beschikbare documenten bij onderzoek

Rapportnaam	Rapportdatum	Document gaat over	Downloadlink
NVN Uiterweg 347	30-09-1999	Uiterweg 347	9927068

Overige beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
999999 onbekend nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Uiterweg 347

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "Uiterweg 363 A (vd Zwaard)"

Locatie	Uiterweg 363 A (vd Zwaard)
Locatiecode	NZ035801465
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Uiterwerweg 363A
Postcode	
Plaatsnaam	Aalsmeer
Gemeente	Aalsmeer (0358)
Gegevensbeheerder locatie	Aalsmeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek voor waterbodems (NVN 5720)
Rapportcode	NZ035801896
Onderzoeksbureau	Ibozo
Rapportnummer	3168.RP1

Rapportdatum	07-01-2000
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	
Conclusie rapport	

Beschikbare documenten bij onderzoek

Rapportnaam	Rapportdatum	Document gaat over	Downloadlink
VO waterbodem	07-01-2000		3758.pdf

Overige beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

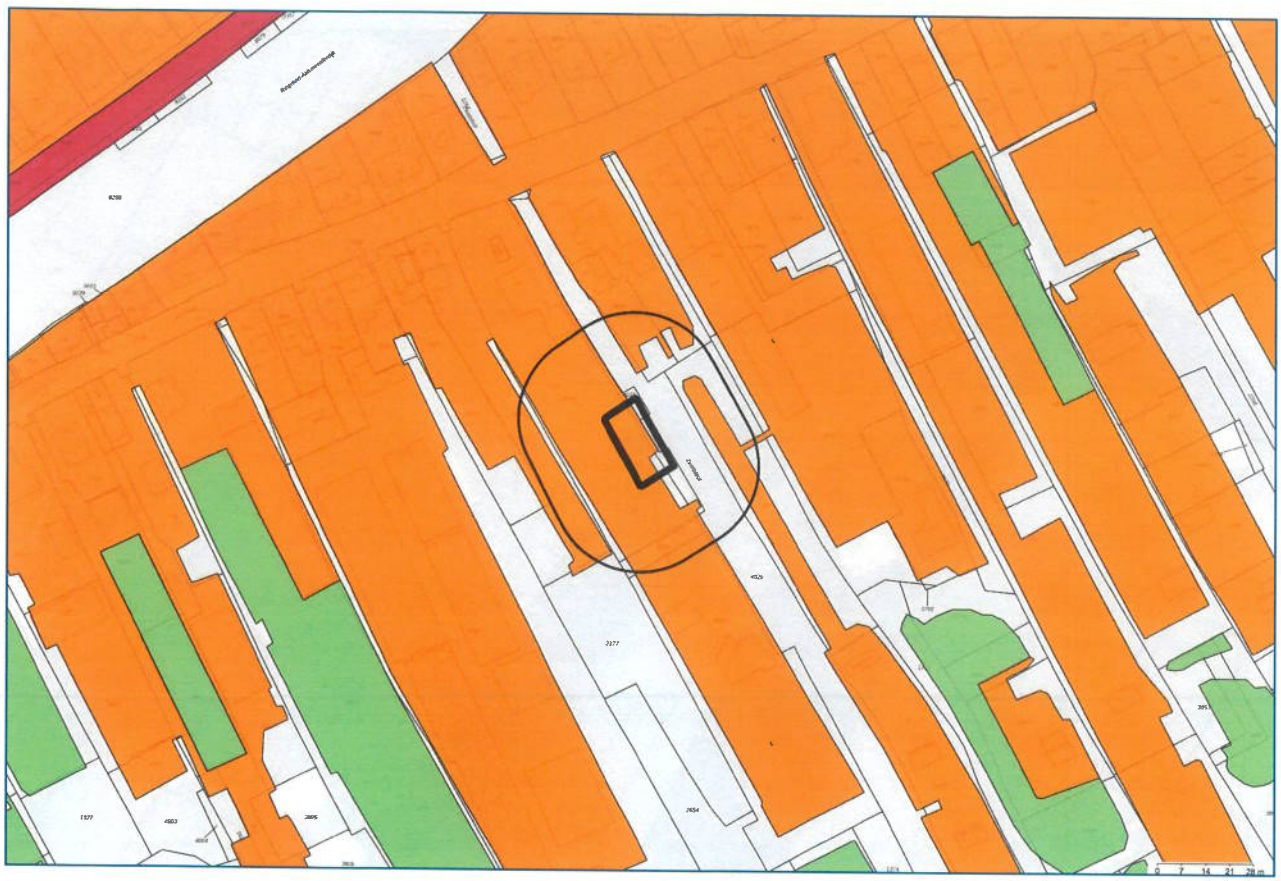
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Bodemfunctiekaart

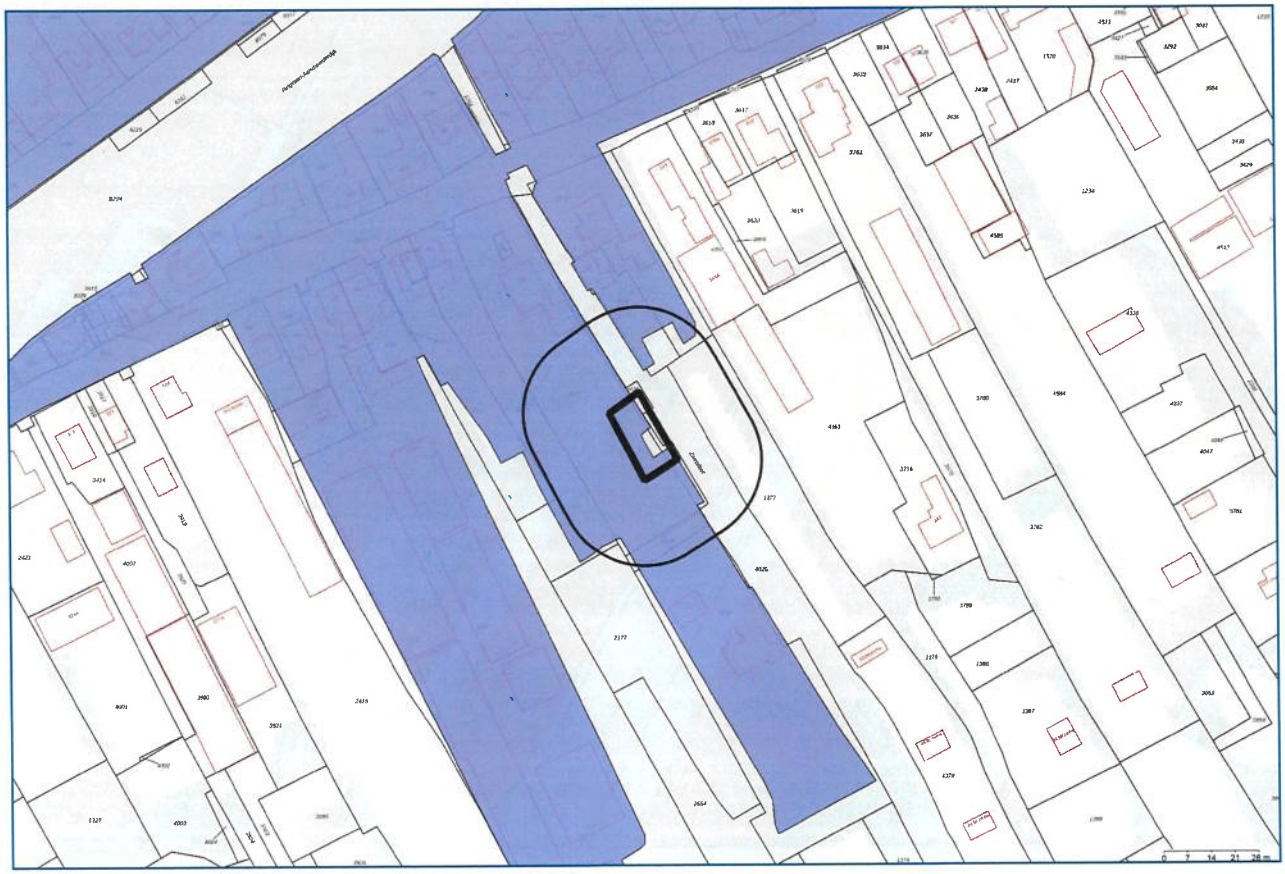


	Onderzoeksgebied		Landbouw
	25.00-meter contour		Wonen
	Bodemfunctiekaart		Industrie

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS toepassingskaart

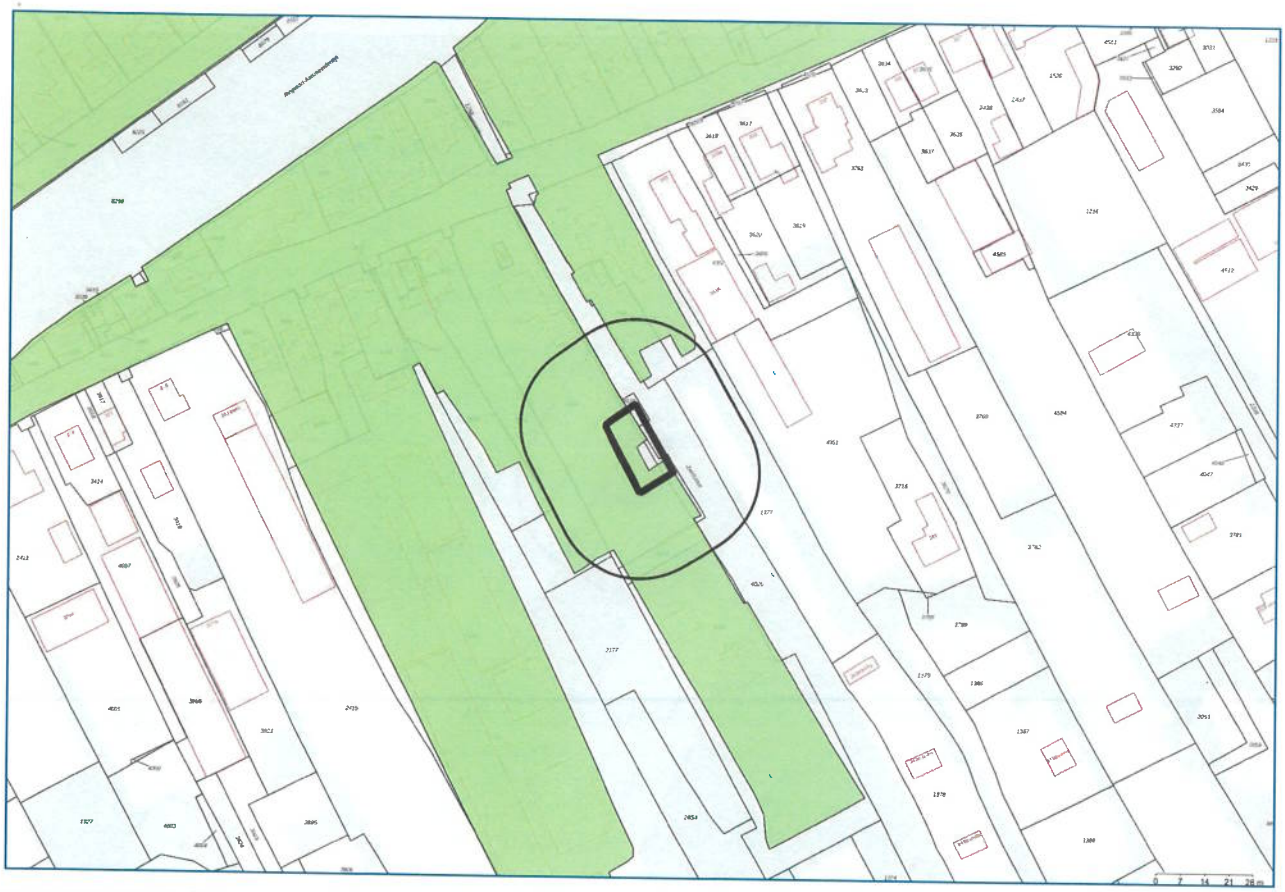


Onderzoeksgebied	PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds
25.00-meter contour	PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 3 ug/kg ds
PFAS toepassingskaart	PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 3 ug/kg ds
PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds	PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 7 ug/kg ds
PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds	PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 7 ug/kg ds
PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds	

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS ontgravingskaart



Onderzoeksgebied
25.00-meter contour
PFAS ontgravingskaart
PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds
PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds
PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds
PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS gebruikerskaart vrij toepasbaar

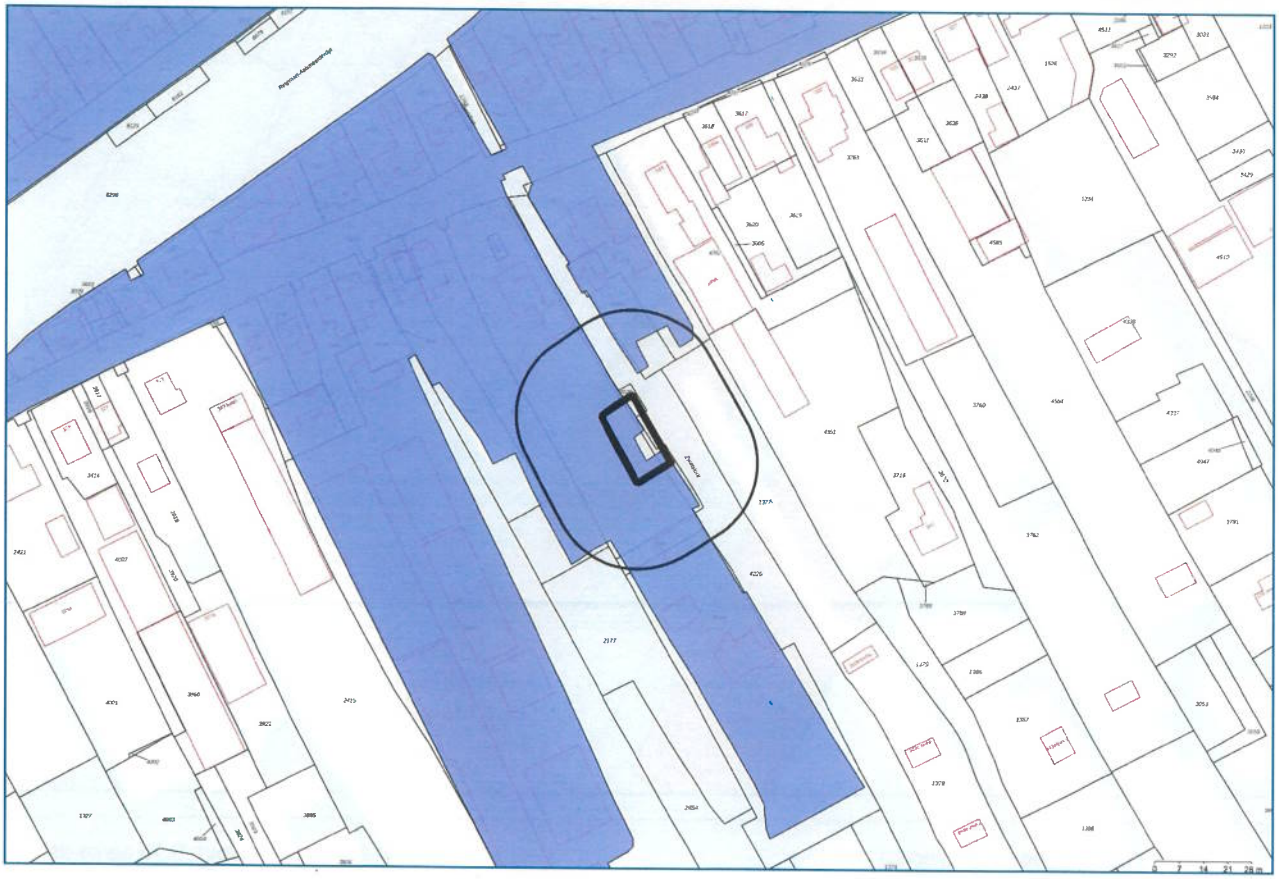


Onderzoeksgebied	PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds
25.00-meter contour	PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds
PFAS gebruikerskaart vrijtoepasbaar	PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds
PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds	

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS gebruikerskaart toepasbaar niet ingedeeld

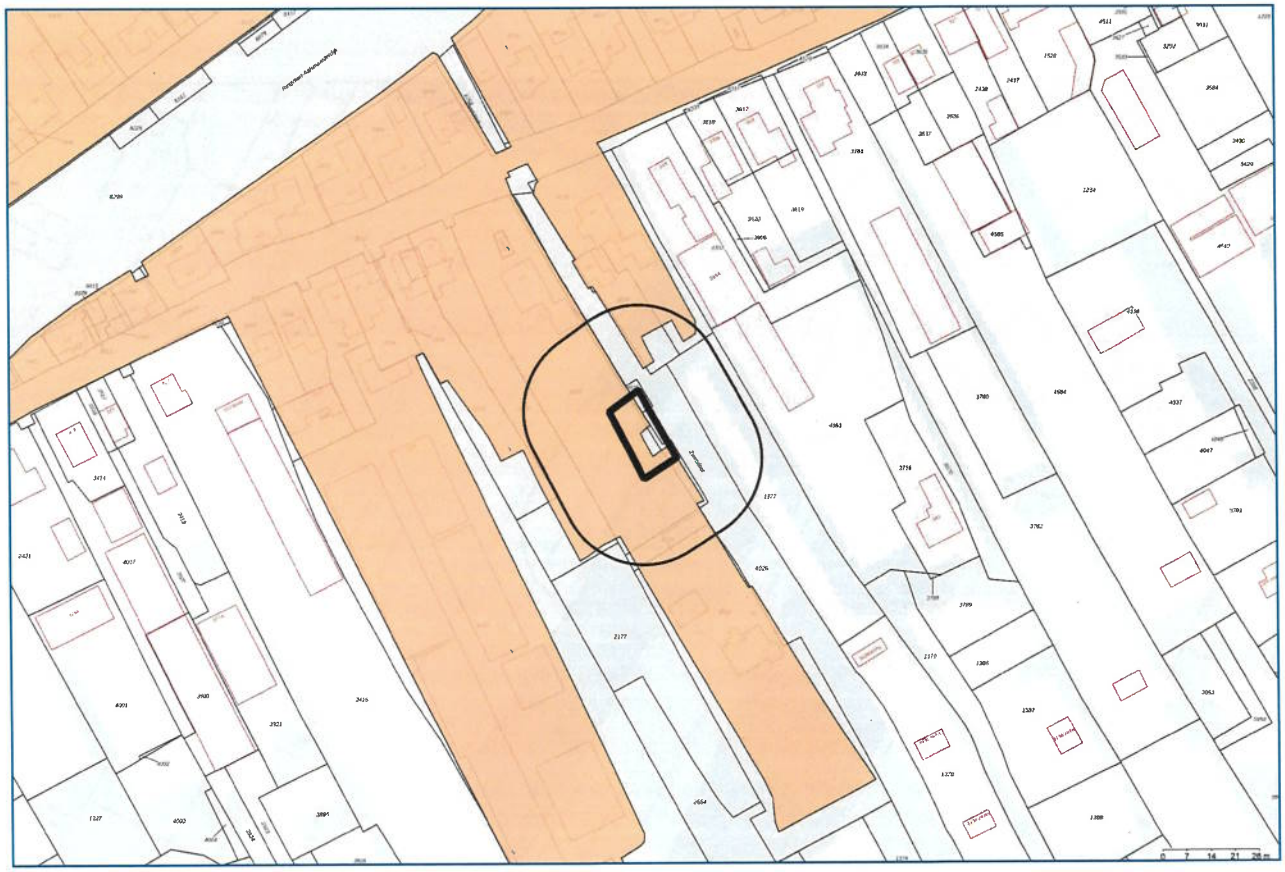


Onderzoeksgebied	PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 3 ug/kg ds
25.00-meter contour	PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 7 ug/kg ds
PFAS gebruikerskaart toepasbaar niet ingedeeld	PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 7 ug/kg ds
PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 3 ug/kg ds	

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS ACN kaart



Onderzoeksgebied	PFOA OG (0,5-1 m-mv): 0,30 ug/kg ds
25.00-meter contour	PFOS BG (0-0.5 m-mv): 0,80 ug/kg ds
PFAS ACN kaart	PFOS OG (0,5-1 m-mv): 0,32 ug/kg ds
PFOS BG (0-0.5 m-mv): 0,39 ug/kg ds	PFOA BG (0-0.5 m-mv): 0,60 ug/kg ds
PFOS OG (0,5-1 m-mv): 0,16 ug/kg ds	PFOA OG (0,5-1 m-mv): 0,25 ug/kg ds
PFOA BG (0-0.5 m-mv): 0,54 ug/kg ds	

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

ABO-Milieuconsult B.V.
Curieweg 19
2408 BZ Alphen aan den Rijn

Architektenburo R.J. Pannekoek B.V.
T.a.v. Dhr. Groenewoud
Hadleystraat 55
1431 SL Aalsmeer

Datum	:	26 juni 2024	Behandeld door	:	Mevrouw M.W.J.P. Gerrits
Ons kenmerk	:	ANL23-8410-2	Telefoon:	:	0113 - 36245708826
Betreft	:	Aanvullend bodemonderzoek Uiterweg (buitenruimte) 351-WS te Aalsmeer	Email	:	martine.gerrits@abo-group-eu

Geachte heer Groenewoud

Op de locatie gelegen aan de Uiterweg 351-WS te Aalsmeer is in mei 2024 door ABO-Milieuconsult B.V. een aanvullend bodemonderzoek afgeleid van de NEN 5740 uitgevoerd, in aanvulling op het eerder uitgevoerde verkennend bodemonderzoek met kenmerk ANL23-8410, d.d. 29 november 2023, door ABO-Milieuconsult B.V. Tijdens dit onderzoek is de buitenruimte ter plaatse van het zuidwestelijk gelegen deel van de locatie onderzocht en worden de resultaten in onderhavige briefrapportage beschreven.

1 INLEIDING

Aanleiding en doel van het onderzoek

Het onderzoek heeft tot doel inzicht te verkrijgen in de algemene kwaliteit van de bodem c.q. de aard en de concentraties aan milieubelastende stoffen die in de grond voorkomen. Aanleiding voor het uitvoeren van het aanvullend bodemonderzoek betreft de aanvraag van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Achtergrondinformatie/historische gegevens

Voor historische gegevens, bijzonderheden en/of eerder uitgevoerde bodemonderzoek, wordt verwezen naar rapportage ANL23-8410 Verkennend bodemonderzoek Uiterweg 351-WS te Aalsmeer, d.d. 29 november 2023, door ABO-milieuconsult.

2 VELDWERKZAAMHEDEN

Resultaten veldwerkzaamheden

De veldwerkzaamheden, te weten het uitvoeren van de boringen, het bemonsteren van de grond en het zintuiglijk onderzoek van de grondmonsters zijn uitgevoerd onder procescertificaat BRL SIKB 2000, protocol 2001 (laatst vigerende versie).

De grond is, afhankelijk van de zintuiglijke waarnemingen en bodemopbouw, per 0,5 meter bemonsterd. De situering van de boorpunten is weergegeven in bijlage 2. De boorbeschrijvingen zijn opgenomen in bijlage 3.

De veldwerkzaamheden zijn uitbesteed aan BodemBasics B.V. De boorwerkzaamheden zijn uitgevoerd op 29 mei 2024 door de erkende veldwerker dhr. C.A.P. Snoeren.

In de volgende tabellen zijn de verrichte werkzaamheden schematisch weergegeven.

Tabel 2.1: Verrichte veldwerkzaamheden

Deellocatie	Aantal boringen
Uiterweg 351-ws te Aalsmeer Buitenruimte (Circa 275 m^2)	2 tot 0,5 m-mv (boringen 103) 2 tot 2,0 m-mv (boring 101 en 102)

De bovengrond (0,5 m-mv) bestaat uit veen. De ondergrond (2,0 m-mv: maximale boordiepte) bestaat uit klei. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de bodemopbouw wordt verwezen naar bijlage 3.

Tijdens het zintuiglijk onderzoek van de grond zijn bodemvreemde bijmengingen waargenomen. In onderstaande tabel zijn de zintuiglijke waarnemingen weergegeven.

Tabel 2.2: Zintuiglijke waarnemingen

Boring	Diepte boring (m-mv)	Traject (m-mv)	Grondsoort	Waargenomen bijzonderheden
101	2,00	0,00 - 0,50	Veen	brokken puin
		0,50 - 1,00	Klei	sporen puin
102	2,00	0,00 - 0,50	Veen	brokken puin
		0,50 - 1,00	Klei	sporen puin
103	0,50	0,00 - 0,50	Veen	brokken puin

3 LABORATORIUMONDERZOEK

Opzet laboratoriumonderzoek

Het samenstellen van de mengmonsters en de grond- en grondwateranalyses is uitgevoerd door het AS3000 en RvA- geaccrediteerde laboratorium van Eurofins Analytico te Barneveld.

De geanalyseerde (meng)monsters en hun samenstelling zijn als volgt.

Tabel 3.1: Overzicht samenstelling (meng)monsters en analyseparameters

Strategie NEN 5740	Aantal boringen incl. asbestgat (30cmx30cmx50cm)	Aantal boringen met peilbuis	Analyses grond	Analyses grondwater
§5.1 ONV-NL (Circa 275 m2)	1 tot ± 0,5 m-mv 2 tot ± 2,0 m-mv	N.v.t. tenzij zintuigelijk minerale olie wordt aangetroffen	1 x standaard stoffenpakket (bovengrond) + OCB's 1 x standaard stoffenpakket (ondergrond) 1 x asbest in grond	N.v.t. tenzij zintuigelijk minerale olie wordt aangetroffen

Standaard pakket grond:	Bestaat uit de parameters: 9 metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), som-PCB's (som van PCB 28, PCB 52, PCB 101, PCB 118, PCB 138, PCB 153 en PCB 180), som-PAK's (som van naftaleen, fenantreen, antraceen, fluorantheen, chryseen, benzo(a)antraceen, benzo(a)pyreen, benzo(k)fluoran-theen, indeno(1,2,3 cd)pyreen en benzo(ghi)peryleen) en minerale olie (GC).
Standaard pakket grondwater:	Bestaat uit de parameters: 9 metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), minerale olie (GC), vluchtige aromatische koolwaterstoffen (de som van benzeen, tolueen, ethylbenzeen som-xylenen (som o, m, p,) styreen en naftaleen) en vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen: de som van19 stoffen.
* conform AS 3000:	Voorbehandeling van monsters conform accreditatie schema 3000
LU:	Lutum
OS:	Organische stof
OCB:	Organochloorbestrijdingsmiddelen

Naar aanleiding van het aantreffen van een sterk verhoogd gehalte aan nikkel (overschrijding interventiewaarde) in mengmonster M02, is het mengmonster uitgesplitst en zijn de deelmonsters aanvullend separaat geanalyseerd op zware metalen.

In bijlage 4 zijn de analyserapporten van de grondmengmonsters en het grondwatermonster opgenomen.

Resultaten laboratoriumonderzoek/toetsingskader

Wet bodembescherming (Wbb)

Bij de beoordeling van de kwaliteit van de grond is gebruik gemaakt van de toetsingstabel zoals vermeld in het Besluit- en de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering 2013. Hiervoor is gebruik gemaakt van BOTOVA-gevalideerde software. (BoToVa staat voor Bodem Toets en Validatie). Deze toetsingstabel bevat achtergrond-, streef- en interventiewaarden voor de beoordeling van concentratieniveaus van diverse milieubelas-tende stoffen in de bodem. Een nadere uitleg betreffende het toetsingskader is opgenomen in bijlage 6.

Toetsingstabellen grond

De achtergrondwaarden en interventiewaarden van de grond hebben betrekking op een bodem met bepaalde organische stof- en lutumpercentages zoals deze in de tabellen zijn gepresenteerd. In bijlage 5 zijn de toetsingsresultaten aan de Wet bodembescherming weergegeven.

Overschrijdingstabellen grond

In onderstaande tabellen worden de overschrijdingen van de parameters in de grond en het grondwater aangegeven.

Tabel 3.2:: Overschrijdingstabel grond (Wet Bodembescherming (Wbb) en Besluit bodemkwaliteit (Bbk)

Analyse-monster	**Deelmonsters (m-mv)**	**> Landbouw/natuur (+index) Licht verontreinigd**	**> I (+index) Sterk verontreinigd**	**Bbk**
M01	101 (0,00 - 0,50) 102 (0,00 - 0,50) 103 (0,00 - 0,50)	Kobalt (0,01) Nikkel (0,07) Koper (0,09) Zink (0,3) Molybdeen (-) Cadmium (-) Kwik (0,01) Lood (0,22) PAK 10 VROM (0,23)	-	Industrie
M02	101 (0,50 - 1,00) 102 (0,50 - 1,00)	Kobalt (0,01) Koper (0,48) Zink (0,51) Molybdeen (0,01) Cadmium (0,03) Kwik (0,02) Lood (0,35)	Nikkel (1,01)	Niet Toepasbaar > Interventiewaarde
Uitsplitsen M02 >I nikkel (index 1,01)				
101	101 (0,50 - 1,00)	Cadmium (0,04) Koper (0,66) Kwik (0,02) Molybdeen (-) Nikkel (0,23) Lood (0,40) Zink (0,62)	-	Industrie
102	102 (0,50 - 1,00	Koper (-) Kwik (0,01) Molybdeen (0,01) Lood (0,14) Zink (0,14)	-	Industrie

\- : Geen overschrijding (voldoet aan Landbouw/natuur)
> L/N : > Landbouw/natuur
> I : > Interventiewaarde
Index : (GSSD - L/N) / (I - L/N)

Asbest

In de volgende tabel zijn de analyseresultaten van het onderzochte grondmengmonster weergegeven.

Tabel 3.3: Resultaten asbestonderzoek

Analyse-monster	**Asbestinspectiegat incl. traject in m-mv**	**Asbestverdacht materiaalmonster > 20 mm**	**Type asbest in >20 mm en percentage**	**gewogen gehalte > 20 mm**	**Asbest gewogen gehalte < 20 mm[1)]**
Asbest in grondonderzoek					
AMM1	0,0 - 0,5	Nee	-	-	<0,6 mg/kg ds

In de bovengrond zijn bijmengingen met puin aangetroffen. Conform bijlage A4, NEN5725 wordt de bodem als asbestverdacht beschouwd. De werkzaamheden zijn afgeleid van de NEN 5707.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Conclusies
Bovengrond
In het grondmengmonster M01 (veen met puin) is een lichte verontreiniging aangetoond met zware metalen en PAK. Asbest wordt niet boven de detectiegrens aangetoond (0,6 mg/kg ds.)

Ondergrond
In het grondmengmonster M02 (klei; traject 0,5-1,0 m-mv) is een sterke verontreiniging (> Interventiewaarde) aangetoond met nikkel en een lichte verontreiniging aangetoond met overige zware metalen.

Uitsplitsing M02
Naar aanleiding van het aantreffen van een verhoogd gehalte aan nikkel is mengmonster M02 gesplitst en zijn de deelmonsters separaat geanalyseerd op zware metalen. In deelmonster 101-2 en deelmonster 102-2 zijn geen verontreinigingen aangetoond boven de interventiewaarde.

Hypothese
De hypothese "De onderzoekslocatie is onverdacht" dient, op basis van het sterk verhoogde gehalte aan nikkel in de grond, verworpen te worden.

Aanbevelingen
De verhoogde gehalte aan zware metalen en PAK in de grond overschrijden niet de interventiewaarde. Derhalve geven de resultaten geen aanleiding geven tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek. De aangetroffen sterke verontreiniging met nikkel in mengmonster M02 is vermoedelijk veroorzaakt door een grote mate van heterogeniteit van de onderzochte laag.

Zowel zintuigelijk- als analytisch wordt geen asbest aangetoond. Derhalve wordt aanvullend asbest in grondonderzoek (conform NEN 5897) niet noodzakelijk geacht.

De vastgestelde bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de aanvraag van de omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Opgemerkt dient te worden dat aan de hand van de bevindingen van onderhavig onderzoek geen absolute uitspraken kunnen worden gedaan over de hergebruiksmogelijkheden van eventueel af te voeren grond. Aanbevolen wordt om bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond zo veel mogelijk op de locatie te verwerken. Om te bepalen of er sprake is van grond (bodemkwaliteitsklasse achtergrondwaarde, wonen of industrie) ofwel een bouwstof gelden er andere beoordelingscriteria en onderzoeksstrategieën. Voldaan moet worden aan Besluit bodemkwaliteit. Tijdens onderhavig onderzoek is geen analytisch onderzoek verricht naar PFAS en/of GenX.

Veldmedewerkers:	De heer C.A.P. Snoeren (BodemBasics B.V. erkend BRL 2001 en 2018).
Projectadviseur:	Mevrouw Ir. A.M. Otting
Auteur:	Mevrouw M.W.J.P. Gerrits

Hoogachtend,

ABO-Milieuconsult B.V.

Dhr. R.J. van der Helm
General Business Unit Manager

Bijlagen:
1: locatie aanduiding op topografische ondergrond
2: situatieschets van het terrein met plaatsaanduiding van de boringen
3: boorprofielen
4: analyserapporten
5: toetsingstabellen grond en grondwater

Zonder toestemming van de opdrachtgever of ABO-Milieuconsult B.V. mag deze uitgave niet anders dan in zijn geheel worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook. Alle opdrachten worden uitgevoerd volgens onze Algemene Voorwaarden, zoals gedeponeerd bij de KvK Zuidwest-Nederland te Middelburg onder nr. 22065838. Op verzoek kunnen de Algemene Voorwaarden naar u worden toegestuurd.

BIJLAGE 1
Locatie aanduiding op topografische ondergrond

Bijlage 1: locatie aanduiding op topografische ondergrond

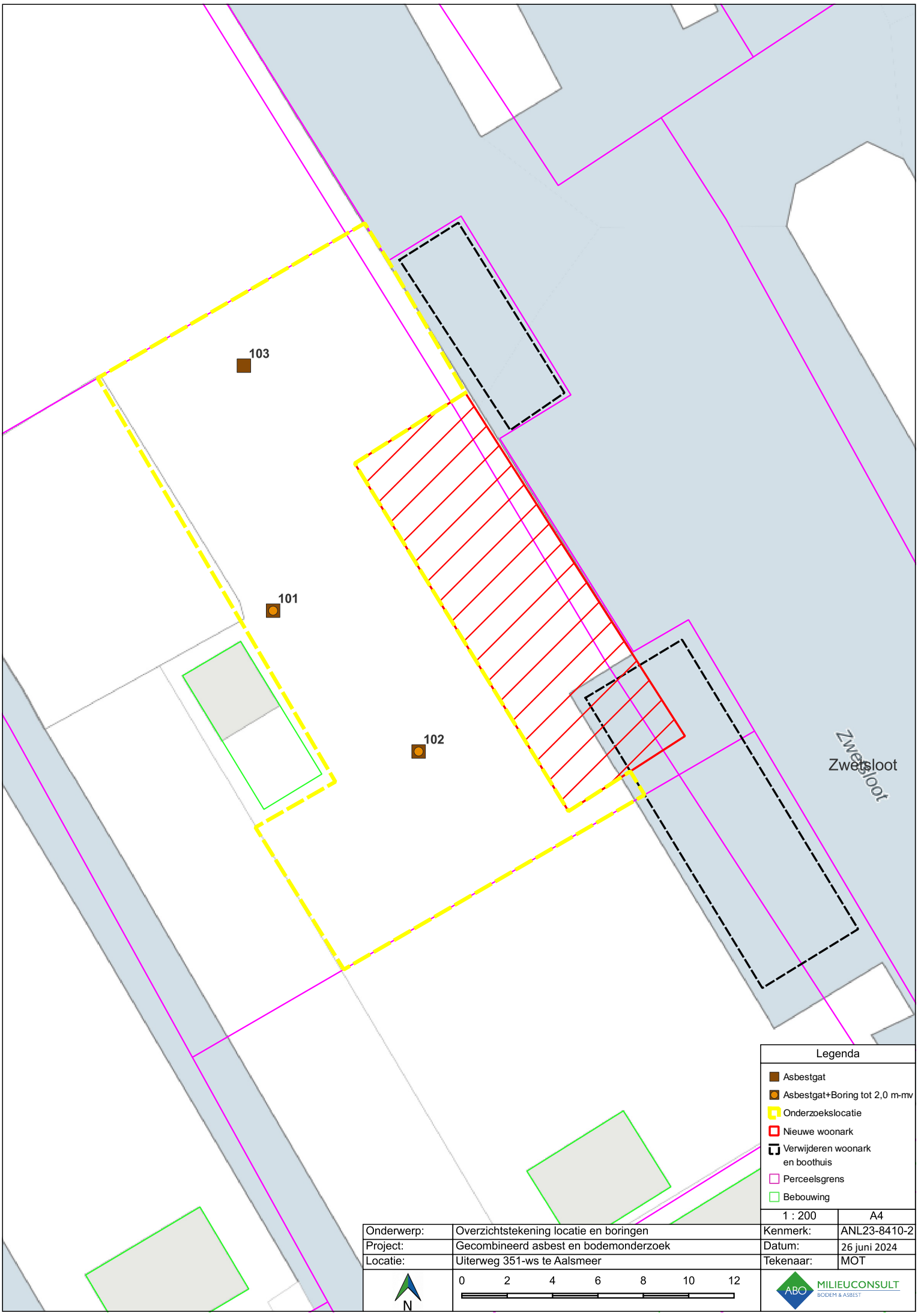
LOCATIE ONDERZOEK



Onderzoekslocatie	:	Uiterweg 351-WS te Aalsmeer
Projectnummer	:	ANL23-8410-2
Bron	:	Topotijdreis

N

BIJLAGE 2
Situatieschets van het terrein met plaatsaanduiding van de boringen



Legenda

- Asbestgat
- Asbestgat+Boring tot 2,0 m-mv
- Onderzoekslocatie
- Nieuwe woonark
- Verwijderen woonark en boothuis
- Perceelsgrens
- Bebouwing

		1 : 200	A4
Onderwerp:	Overzichtstekening locatie en boringen	Kenmerk:	ANL23-8410-2
Project:	Gecombineerd asbest en bodemonderzoek	Datum:	26 juni 2024
Locatie:	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Tekenaar:	MOT

N

0 2 4 6 8 10 12

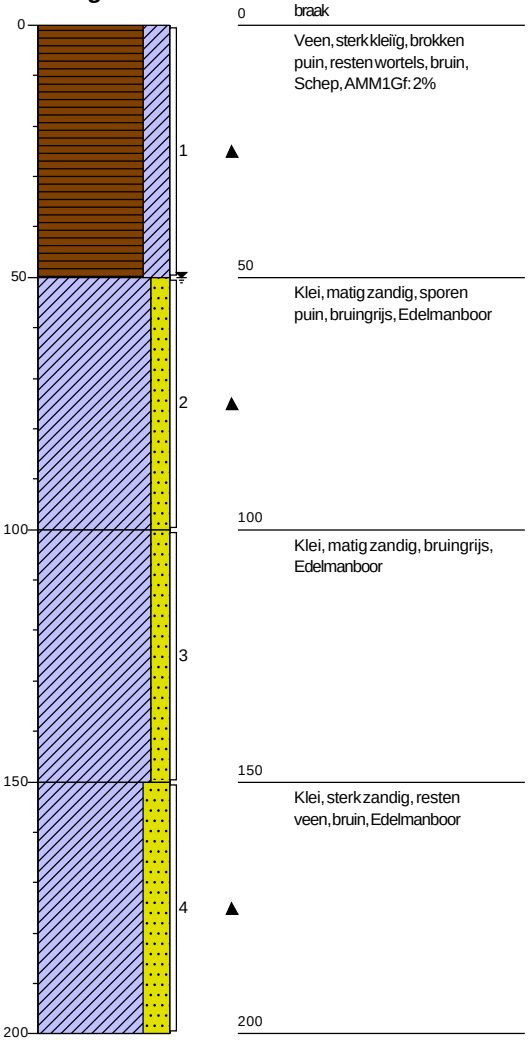
ABO MILIEUCONSULT BODEM & ASBEST

BIJLAGE 3
Boorstaten

Boorprofielen

X: 109516,99
Y: 474595,86

Boring: 101



0 braak

Veen, sterk kleïg, brokken puin, resten wortels, bruin, Schep, AMM1Gf: 2%

50 Klei, matig zandig, sporen puin, bruingrijs, Edelmanboor

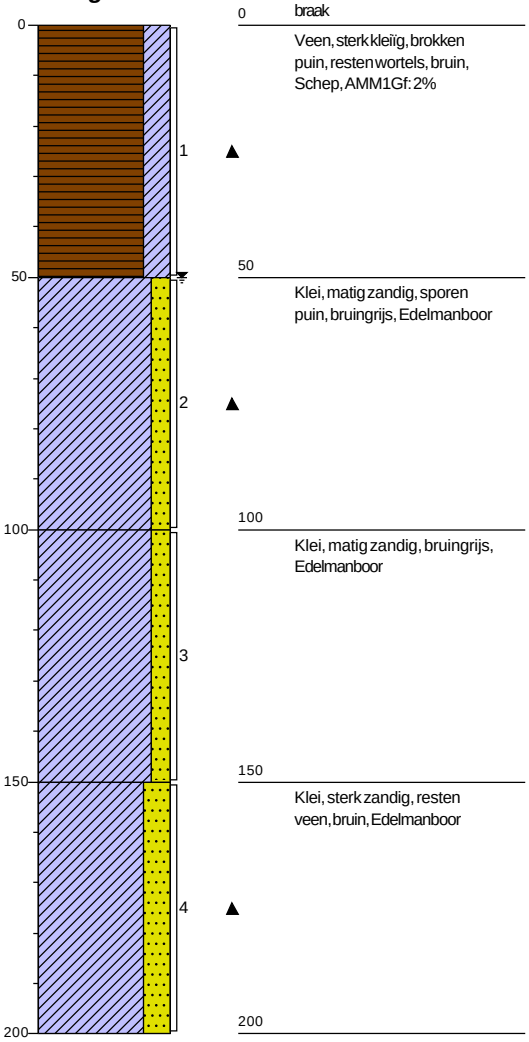
100 Klei, matig zandig, bruingrijs, Edelmanboor

150 Klei, sterk zandig, resten veen, bruin, Edelmanboor

200

X: 109523,41
Y: 474589,65

Boring: 102



0 braak

Veen, sterk kleïg, brokken puin, resten wortels, bruin, Schep, AMM1Gf: 2%

50 Klei, matig zandig, sporen puin, bruingrijs, Edelmanboor

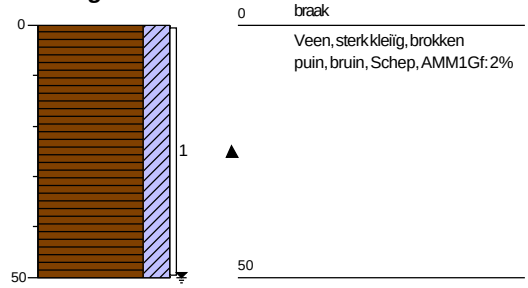
100 Klei, matig zandig, bruingrijs, Edelmanboor

150 Klei, sterk zandig, resten veen, bruin, Edelmanboor

200

X: 109515,70
Y: 474606,67

Boring: 103



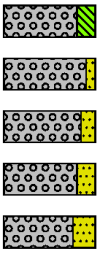
0 braak

Veen, sterk kleïg, brokken puin, bruin, Schep, AMM1Gf: 2%

50

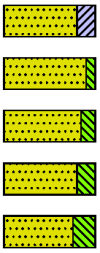
Legenda (conform NEN 5104)

grind



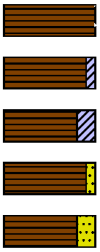
- Grind, siltig
- Grind, zwak zandig
- Grind, matig zandig
- Grind, sterk zandig
- Grind, uiterst zandig

zand



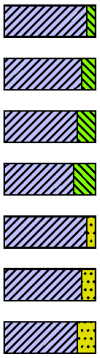
- Zand, kleïg
- Zand, zwak siltig
- Zand, matig siltig
- Zand, sterk siltig
- Zand, uiterst siltig

veen



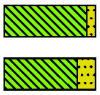
- Veen, mineraalarm
- Veen, zwak kleïg
- Veen, sterk kleïg
- Veen, zwak zandig
- Veen, sterk zandig

klei



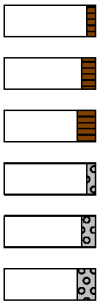
- Klei, zwak siltig
- Klei, matig siltig
- Klei, sterk siltig
- Klei, uiterst siltig
- Klei, zwak zandig
- Klei, matig zandig
- Klei, sterk zandig

leem



- Leem, zwak zandig
- Leem, sterk zandig

overige toevoegingen



- zwak humeus
- matig humeus
- sterk humeus
- zwak grindig
- matig grindig
- sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

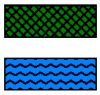
monsters



- geroerd monster
- ongeroerd monster
- volumering

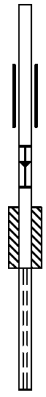
overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand



- slib
- water

peilbuis



- blinde buis
- casing
- hoogste grondwaterstand
- gemiddelde grondwaterstand
- laagste grondwaterstand
- bentoniet afdichting
- filter

BIJLAGE 4
Analyserapporten

ABO Milieuconsult B.V. Goes
T.a.v. Martine Gerrits
Amundsenweg 29
4462 GP GOES
NETHERLANDS

Analysecertificaat

Datum: 05-Jun-2024

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2024069800/1
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Uw ordernummer	
Uw datum aanlevering monster(s)	29-May-2024

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.



Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024069800/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	31-May-2024
Uw ordernummer		Datum einde analyse	05-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	05-Jun-2024/12:50
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	1/3

	Analyse	Eenheid	1	2
	Voorbehandeling			
	Cryogeen malen		Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses			
S	Droge stof	% (m/m)	52.6	48.7
S	Organische stof	% (m/m) ds	23.4	20.1
	Gloeirest	% (m/m) ds	76	79
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	8.5	8.4
	Metalen			
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	130	200
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.74	1.1
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	8.3	8.4
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	51	100
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.58	0.60
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	1.6	2.7
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	21	53
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	150	200
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	250	330
	Minerale olie			
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	3.6
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	5.9	5.2
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	31	13
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	80	61
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	64	67
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	18	13
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	200	160
	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.
	Organo chloorbestrijdingsmiddelen, OCB			
S	alfa-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	beta-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	gamma-HCH	mg/kg ds	<0.0010	

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)	Grond (AS3000)	14254078
2	M02 101 (50-100) 102 (50-100)	Grond (AS3000)	14254079

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024069800/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	31-May-2024
Uw ordernummer		Datum einde analyse	05-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	05-Jun-2024/12:50
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	2/3

	Analyse	Eenheid	1	2
S	delta-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	Hexachloorbenzeen	mg/kg ds	0.0011	
S	Heptachloor	mg/kg ds	<0.0010	
S	Heptachloorepoxide(cis- of A)	mg/kg ds	<0.0010	
S	Heptachloorepoxide(trans- of B)	mg/kg ds	<0.0010	
S	Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	<0.0010	
S	Aldrin	mg/kg ds	0.0013	
S	Dieldrin	mg/kg ds	0.0013	
S	Endrin	mg/kg ds	0.0070	
S	Isodrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Telodrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	alfa-Endosulfan	mg/kg ds	<0.0010	
Q	beta-Endosulfan	mg/kg ds	<0.0010	
S	Endosulfansulfaat	mg/kg ds	<0.0020	
S	alfa-Chloordaan	mg/kg ds	<0.0010	
S	gamma-Chloordaan	mg/kg ds	<0.0010	
S	o,p'-DDT	mg/kg ds	0.0051	
S	p,p'-DDT	mg/kg ds	0.095	
S	o,p'-DDE	mg/kg ds	0.0016	
S	p,p'-DDE	mg/kg ds	0.11	
S	o,p'-DDD	mg/kg ds	0.0067	
S	p,p'-DDD	mg/kg ds	0.036	
S	HCH (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0021 [1)]	
S	Drins (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0096	
S	Heptachloorepoxide (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0014 [1)]	
S	DDD (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.043	
S	DDE (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.11	
S	DDT (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.100	
S	DDX (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.25	
S	Chloordaan (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0014 [1)]	
S	OCB (som) LB (factor 0,7)	mg/kg ds	0.27	

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)	Grond (AS3000)	14254078
2	M02 101 (50-100) 102 (50-100)	Grond (AS3000)	14254079

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024069800/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	31-May-2024
Uw ordernummer		Datum einde analyse	05-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	05-Jun-2024/12:50
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	3/3

	Analyse	Eenheid	1	2
S	OCB (som) WB (factor 0,7)	mg/kg ds	0.27	
	Polychloorbifenylen, PCB			
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	0.0023 2)	<0.0010
S	PCB 153	mg/kg ds	0.0038 3)	<0.0010
S	PCB 180	mg/kg ds	0.0025	<0.0010
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.011	0.0049 1)
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
S	Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	2.9	0.17
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.54	0.12
S	Fluorantheen	mg/kg ds	7.8	0.51
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	2.9	0.24
S	Chryseen	mg/kg ds	2.9	0.27
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	1.4	0.16
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	2.4	0.29
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1.4	0.25
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1.9	0.23
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	24	2.3

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)	Grond (AS3000)	14254078
2	M02 101 (50-100) 102 (50-100)	Grond (AS3000)	14254079

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Bijlage (A) met de opgegeven deelmonsterinformatie behorende bij het analysecertificaat. 2024069800/1

Monster nr. / Barcode	Uw monsteromschrijving / Boornr	Van	Tot	Uw datum monstername	Monsteromsch./Monstername ID
14254078	M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)				
0536567882	101	0	50	29-May-2024	1
0536567929	102	0	50	29-May-2024	1
0536567899	103	0	50	29-May-2024	1
14254079	M02 101 (50-100) 102 (50-100)				
0536567925	101	50	100	29-May-2024	2
0536567916	102	50	100	29-May-2024	2

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2024069800/1

Opmerking 1)
De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Opmerking 2)
PCB 138 kan positief beïnvloed worden door PCB 163.

Opmerking 3)
PCB 153 kan positief beïnvloed worden door PCB 132.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2024069800/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Voorbehandeling			
Cryogeen malen	W0106	Voorbehandeling	AS3000
Bodemkundige analyses			
Droge stof	W0104	Gravimetrie	pb 3010-2 en NEN-EN 15934
Organische stof (gloeiverlies)	W0109	Gravimetrie	pb 3010-3 en NEN 5754
Korrelgrootte < 2 µm (lutum)	W0171	Sedimentatie	pb 3010-4 en NEN 5753
Metalen			
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale olie			
Minerale Olie (C10-C40)	W0202	GC-FID	pb 3010-7 en NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram MO (GC)	W0202	GC-FID	NEN-EN-ISO 16703
Organo chloorbestrijdingsmiddelen, OCB			
OCB (25)	W0262	GC-MS	pb 3020-1-3 & NEN 6980
OCB som AP04/AS3X	W0262	GC-MS	pb 3020-1-3 & NEN 6980
Polychloorbifenylen, PCB			
PCB (7)	W0271	GC-MS	pb 3010-8 en NEN 6980
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	pb. 3010-6 en NEN-ISO 18287
PAK (10) (VROM)	W0271	GC-MS	pb. 3010-6 en NEN-ISO 18287

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie april 2022.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

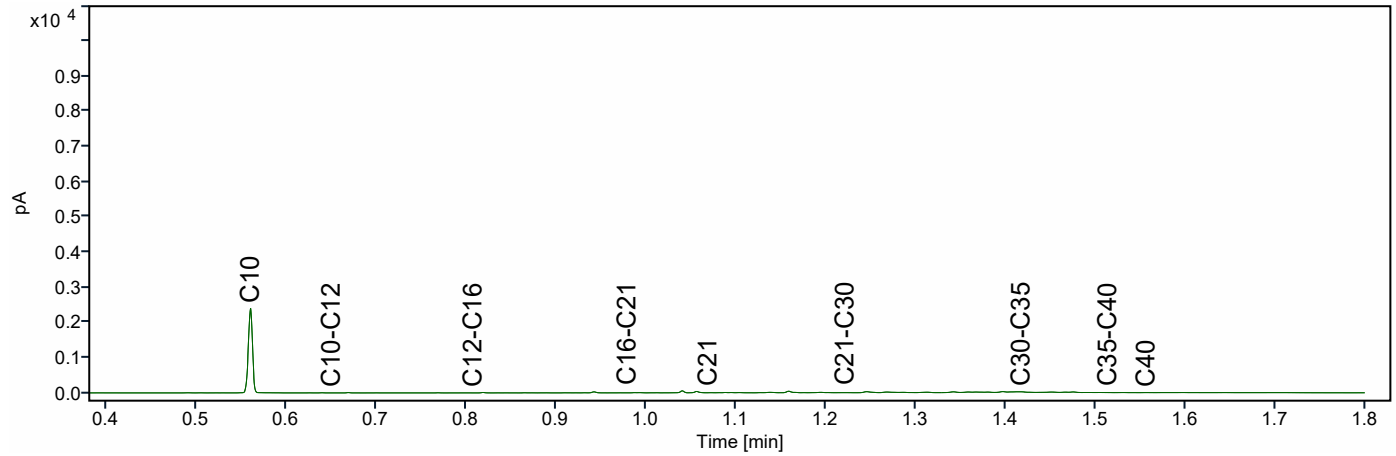
Chromatogram TPH/ Mineral Oil

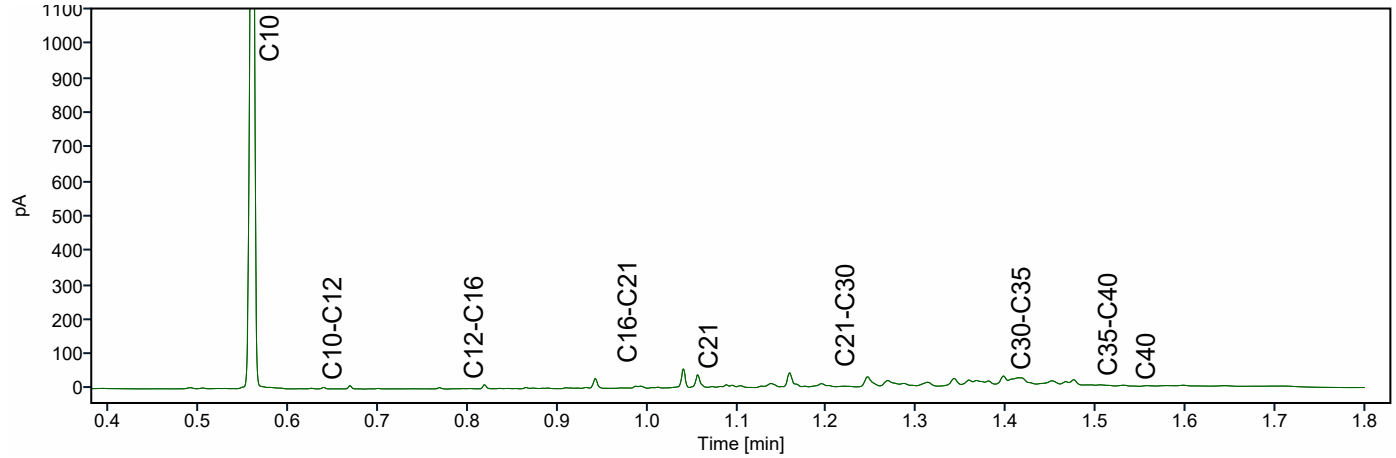
Sample ID.: 14254078

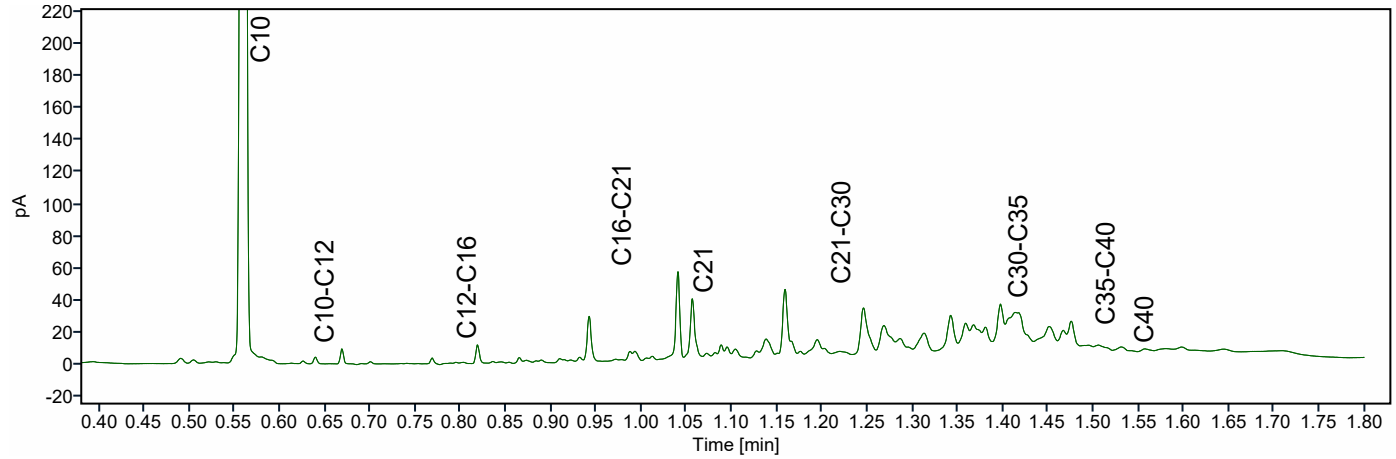
Certificate no.: 2024069800

Sample description.: M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)

V







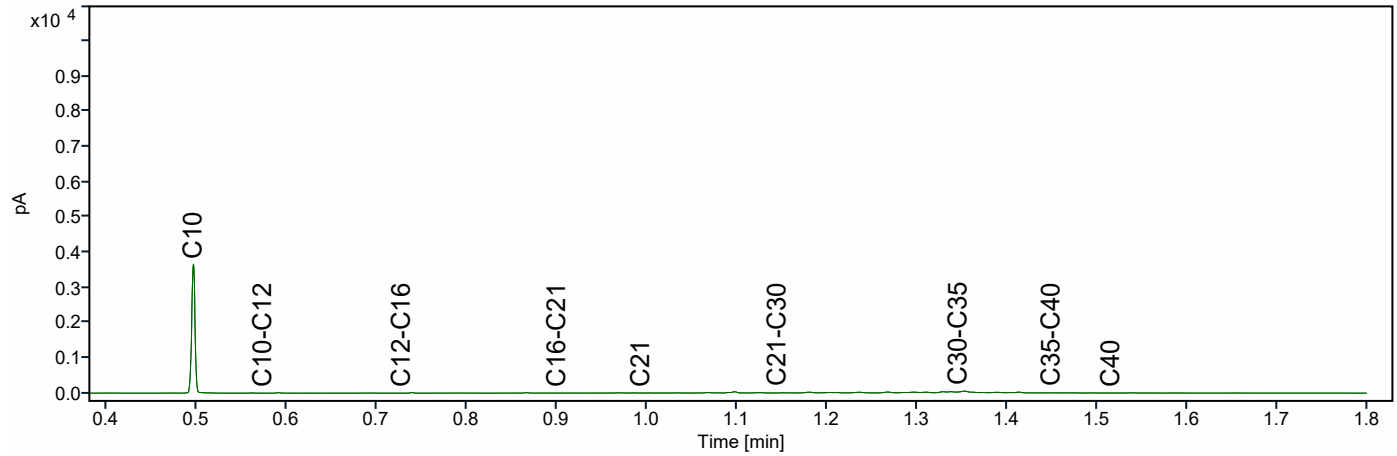
Chromatogram TPH/ Mineral Oil

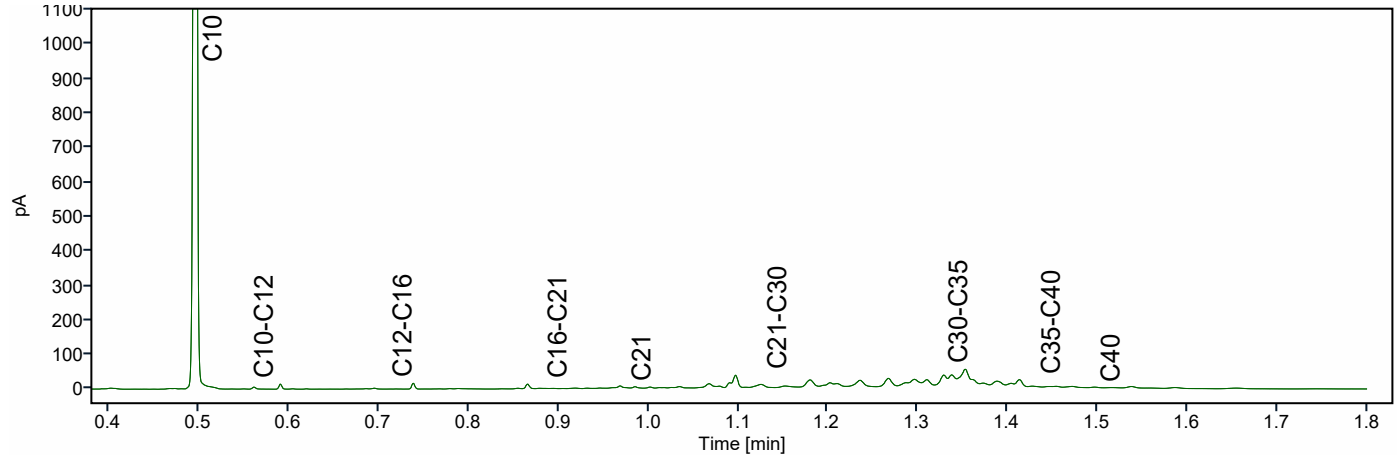
Sample ID.: 14254079

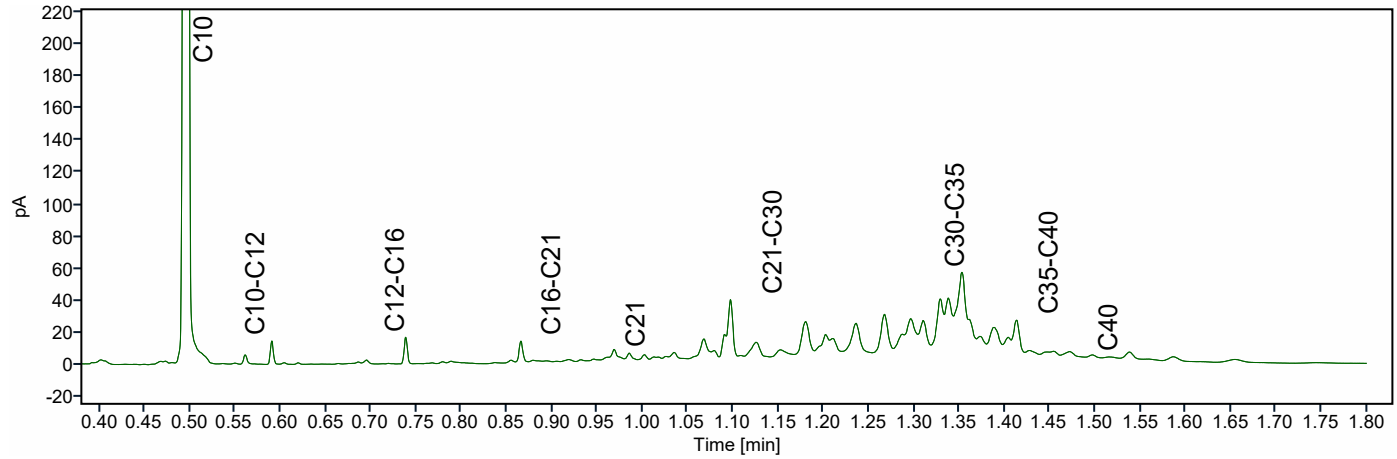
Certificate no.: 2024069800

Sample description.: M02 101 (50-100) 102 (50-100)

V







ABO-Milieuconsult B.V. Goes
T.a.v. Martine Gerrits
Amundsenweg 29
4462 GP GOES

Analysecertificaat

Datum: 21-Jun-2024

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2024076990/1
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Uw ordernummer	
Uw datum aanlevering monster(s)	13-Jun-2024

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024076990/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	13-Jun-2024
Uw ordernummer		Datum einde analyse	21-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	21-Jun-2024/16:28
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	1/1

	Analyse	Eenheid	1	2
	Voorbehandeling			
	Cryogeen malen		Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses			
S	Droge stof	% (m/m)	51.2	47.6
S	Organische stof	% (m/m) ds	20.7	26.1 [1)]
	Gloeirest	% (m/m) ds	79	73
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	10.3	
	Metalen			
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	230	130
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	1.2	0.73
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	8.1	8.2
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	130	51
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.74	0.67
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	2.3	2.8
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	29	21
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	230	140
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	400	260

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	101-2 101 (50-100)	Grond (AS3000)	14276950
2	102-2 102 (50-100)	Grond (AS3000)	14276951

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

PB
TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Bijlage (A) met de opgegeven deelmonsterinformatie behorende bij het analysecertificaat. 2024076990/1

Monster nr. / Barcode	Uw monsteromschrijving / Boornr	Van	Tot	Uw datum monstername	Monsteromsch./Monstername ID
14276950	101-2 101 (50-100)				
0536567925	101	50	100	29-May-2024	2
14276951	102-2 102 (50-100)				
0536567916	102	50	100	29-May-2024	2

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2024076990/1

Opmerking 1)

Het organische stof gehalte is gecorrigeerd voor het lutumgehalte van 5.4 % m/m (SIKB 3010 pb 3).

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2024076990/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Voorbehandeling			
Cryogeen malen	W0106	Voorbehandeling	AS3000
Bodemkundige analyses			
Droge stof	W0104	Gravimetrie	pb 3010-2 en NEN-EN 15934
Organische stof (gloeiverlies)	W0109	Gravimetrie	pb 3010-3 en NEN 5754
Korrelgrootte < 2 µm (lutum)	W0171	Sedimentatie	pb 3010-4 en NEN 5753
Metalen			
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie april 2022.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

ABO Milieuconsult B.V. Goes
T.a.v. Martine Gerrits
Amundsenweg 29
4462 GP GOES
NETHERLANDS

Analysecertificaat

Datum: 04-Jun-2024

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2024070149/1
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Uw ordernummer	ANL24-8410-2
Uw datum aanlevering monster(s)	29-May-2024

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.



Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024070149/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	30-May-2024
Uw ordernummer	ANL24-8410-2	Datum einde analyse	04-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	04-Jun-2024/22:28
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	1/1

Analyse	Eenheid	1	
Extern / Overig onderzoek			
Droge stof (Extern)	% (m/m)	61.7	1)
Droge massa aangeleverd monster	g	11186	1)
Asbest fractie <0,5mm	mg	N.v.t.	1)
Totaal asbest (ondergrens)	mg/kg ds	0.0	1)
Totaal asbest (bovengrens)	mg/kg ds	1.0	1)
Serpentijn ondergrens	mg/kg ds	0.0	1)
Serpentijn bovengrens	mg/kg ds	0.5	1)
Amfibool ondergrens	mg/kg ds	0.0	1)
Amfibool bovengrens	mg/kg ds	0.5	1)
Overig onderzoek(externe bron)			
In behandeling genomen hoeveelheid	kg	18.1	2)
Asbest fractie 0,5-1mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie 1-2mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie 2-4mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie 4-8mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie 8-20mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie >20mm	mg	0.0	2)
Asbest (som)	mg	0.0	2)
Asbest in grond	mg/kg ds	<0.6	2)
Totaal gehalte asbest	mg/kg ds	<0.6	2)
Serpentijn concentratie	mg/kg ds	<0.6	2)
Amfibool concentratie	mg/kg ds	0.0	2)
Totaal asbest hechtgebonden	mg/kg ds	0.0	2)
Totaal asbest niet hechtgebonden	mg/kg ds	0.0	2)

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	AMM1 AMM1 (0-50) AMM1 (0-50)	Asbestverdachte grond	14255183

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Bijlage (A) met de opgegeven deelmonsterinformatie behorende bij het analysecertificaat. 2024070149/1

Monster nr.	Uw monsteromschrijving				
Barcode	Boornr	Van	Tot	Uw datum monstername	Monsteromsch./Monstername ID
14255183	AMM1 AMM1 (0-50) AMM1 (0-50)				
1781356MG	AMM1	0	50	29-May-2024	1
1781357MG	AMM1	0	50	29-May-2024	2

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV.

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2024070149/1

Opmerking 1)
Deze bepaling is uitgevoerd bij Eurofins Omegam (L086).

Opmerking 2)
Deze bepaling is uitgevoerd bij Eurofins Omegam (L086).

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV.

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2024070149/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Extern / Overig onderzoek			
Droge stof (uitbesteed)	W0004	Extern	Uitbesteding
Asbest NEN5898 (2016) ext	W0004	Microscopie	NEN 5898
Overig onderzoek(externe bron)			
Asbest Grond NEN5898 2016 ext	W0004	Microscopie	NEN 5898

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie april 2022.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV.

ANALYSECERTIFICAAT

Projectcode : **1746909**
Uw project omschrijving : **2024070149-ANL23-8410-2**
Opdrachtgever : **Eurofins Analytico B.V.**

Monstercode : **8274500**
Uw referentie : **AMM1 AMM1 (0-50) AMM1 (0-50)**
Opgegeven bemonsteringsdatum : **29/05/2024**

Asbestonderzoek

Initialen analist : M.G.
Analysedatum : 04-06-2024

Analyse is uitgevoerd conform NEN 5898 (**S**).

Massa aangeleverde monster : 18130 g
Droge massa aangeleverde monster : 11186 g
Percentage droogrest : 61,7 m/m %
Type zeving : nat

zeeffractie (mm)	massa zeeffractie (gram)	percentage zeeffractie (m/m %)	massa onderzocht (gram)	percentage onderzocht (m/m %)	aantal asbest (deeltjes)	massa asbest-houdend materiaal (mg)
<0,5 mm	9850,4	89,0	10,0	0,10	n.v.t.	n.v.t.
0,5-1 mm	168,0	1,5	21,0	12,50	0	0,0
1-2 mm	307,6	2,8	120,2	39,08	0	0,0
2-4 mm	199,8	1,8	199,8	100,00	0	0,0
4-8 mm	277,8	2,5	277,8	100,00	0	0,0
8-20 mm	259,2	2,3	259,2	100,00	0	0,0
>20 mm	0,0	0,0	0,0	100,00	0	0,0
Totaal	**11062,8**	**100,0**	**888,0**		**0**	**0,0**

	asbest totaal			serpentijn asbest			amfibool asbest		
zeeffractie (mm)	gehalte asbest (mg/kg ds)	ondergrens (mg/kg ds)	bovengrens (mg/kg ds)	gehalte asbest (mg/kg ds)	ondergrens (mg/kg ds)	bovengrens (mg/kg ds)	gehalte asbest (mg/kg ds)	ondergrens (mg/kg ds)	bovengrens (mg/kg ds)
<0,5 mm	-								
0,5-1 mm	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
1-2 mm	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
2-4 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4-8 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8-20 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
>20 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	**<0,6**	**0,0**	**1,0**	**<0,6**	**0,0**	**0,5**	**0,0**	**0,0**	**0,5**

Aangetroffen type asbest : Geen
Bijzonderheden waargenomen : Geen

Serpentijn asbest is chrysotiel.
Amfibool asbest is amosiet, crocidoliet, actinoliet, anthophylliet en tremoliet.

De bepalingsgrens is bepaald voor de zeeffracties kleiner dan 4 mm. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties te sommeren.
Het materiaal is middels polarisatiemicroscopie onderzocht, de analyse is uitgevoerd conform NEN 5896.

Gebondenheid	Serpentijn asbest	Amfibool asbest	totaal afgerond
hecht	0,0	0,0	0,0
niet hecht	0,0	0,0	0,0
totaal afgerond	0,0	0,0	

Gewogen concentratie (serpentijnasbestconcentratie vermeerderd met 10 maal de amfiboolasbestconcentratie) is: **<0,6 mg/kg ds**

De gewogen asbestconcentratie wordt berekend uit de niet-afgeronde gehalten aan serpentijn en amfibool asbest. De weergegeven resultaten zijn afgerond.

Verklaring kwalitatief onderzoek zeeffractie <0,5 mm:
- : geen asbest waargenomen

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.
- De met een 'S' gemerkte analyses zijn door RvA geaccrediteerd (L086) en op basis van het schema AS 3000 erkend.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Projectcode	:	**1746909**
Uw project omschrijving	:	**2024070149-ANL23-8410-2**
Opdrachtgever	:	**Eurofins Analytico B.V.**

Opmerkingen m.b.t. analyses

Opmerking(en) algemeen

De volgende informatie is indien van toepassing verstrekt door de opdrachtgever:
Project omschrijving, Monsterreferentie(s), Opgegeven bemonsteringsdatum, Matrix, Monsterdiepte, Potnr (Barcode), Veldgegevens, Veldwaarnemingen en Bemonsteringsdata. De opgegeven bemonsteringsdatum kan van invloed zijn op de geldigheid van de resultaten.

Asbest
Individuele monsters van dit project zijn als asbest verdacht gekwalificeerd. De analysedeelmonsters zijn met beschermende maatregelen in het laboratorium in behandeling genomen.

Opmerking bij project:	- Eurofins Omegam heeft het asbestonderzoek in dit/deze monster(s) uitgevoerd volgens de NEN 5898, en zoals beschreven in een aparte bijlage als onderdeel van dit analysecertificaat. Voor de analyseresultaten van het asbestonderzoek geldt dat Eurofins Omegam de analyse heeft uitgevoerd in de monsters die de opdrachtgever, zoals deze staan vermeld in de koptekst van dit analysecertificaat, zelf heeft genomen of laten nemen en aan Eurofins Omegam heeft aangeboden. Eurofins Omegam draagt geen verantwoordelijkheid inzake de herkomst en representativiteit alsmede de veiligheid tijdens de monsterneming.

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Projectcode	:	**1746909**
Uw project omschrijving	:	**2024070149-ANL23-8410-2**
Opdrachtgever	:	**Eurofins Analytico B.V.**

Barcodeschema's

Monstercode	*Uw referentie*	*uw monsterref.*	*uw diepte*	*uw barcode*
8274500	AMM1 AMM1 (0-50) AMM1 (0-50)	AMM1	0-.5	1781356MG
		AMM1	0-.5	1781357MG

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Projectcode	:	**1746909**
Uw project omschrijving	:	**2024070149-ANL23-8410-2**
Opdrachtgever	:	**Eurofins Analytico B.V.**

Analysemethoden Grond (AS3000)

AS3000
In dit analysecertificaat zijn de met 'S' gemerkte analyses uitgevoerd volgens de analysemethoden beschreven in het "Accreditatieschema Laboratoriumanalyses voor grond-, waterbodem- en grondwateronderzoek (AS SIKB 3000)". Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd volgens de onderstaande analysemethoden. Deze analyses zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat met bijbehorende verrichtingenlijst L086 van Eurofins Omegam BV.

Asbestonderzoek	:	Conform AS3070 prestatieblad 1 en NEN 5898

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

BIJLAGE 5
Toetsingstabellen grond

Uw Project	**Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (ANL23-8410-2)**
Certificaat	**2024076990**
Toetsing	**BoToVa T1 kwaliteit van grond en bagger bij toepassing op of in de bodem**
Versie	**2.0.18**
Toetsingsdatum	**21 June 2024 17:32**

Analyse	Eenheid	101-2 101 (50-100)			RG Eis	LN	WO	IND
		G.W.	G.S.S.D	Oordeel				
Bodemtype correctie								
Fractie < 2 µm		10.3						
Organische stof volgens gloeiverlies methode		20.7						
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg DS	230	437	@	20			
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	1.2	1.04	Wo	0.2	0.6	1.2	4.3
Kobalt (Co)	mg/kg DS	8.1	14.9	-	3	15	35	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	130	139	Ind	5	40	54	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	0.74	0.827	Wo	0.05	0.15	0.83	4.8
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	2.3	2.3	Wo	1.5	1.5	88	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	29	50	Ind	4	35		100
Lood (Pb)	mg/kg DS	230	241	Ind	10	50	210	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	400	500	Ind	20	140	200	720

Eurofins Nr.	Monsteromschrijving	Datum Monstername	Eindoordeel
M2M-202400405733	101-2 101 (50-100)	29-05-2024	Klasse industrie

Legenda

#	Aangenomen waarde
G.W.	Gemeten waarde
G.S.S.D.	Gestandaardiseerde meetwaarde
RG Eis	<= rapportagegrens danwel achtergrondwaarde
LN	Landbouw/natuur
WO	Normwaarde wonen
IND	Normwaarde industrie
IW	Interventiewaarde
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Landbouw/natuur
Wo	Oordeel Wonen
Ind	Oordeel Industrie

Deze toetsing is met de grootste zorg samengesteld Eurofins Analytico B.V. is echter niet verantwoordelijk voor de uitkomst van deze toetsing.

Mocht u een probleem in deze toetsing signaleren dan verzoeken wij u vriendelijk dit door te geven aan eol.helpdesk@eurofins.com

Analyse	Eenheid	IW
Bodemtype correctie		
Fractie < 2 µm		
Organische stof volgens gloeiverlies methode		
Metalen		
Barium (Ba)	mg/kg DS	920
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	13
Kobalt (Co)	mg/kg DS	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	100
Lood (Pb)	mg/kg DS	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	720

Uw Project	**Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (ANL23-8410-2)**
Certificaat	**2024076990**
Toetsing	**BoToVa T1 kwaliteit van grond en bagger bij toepassing op of in de bodem**
Versie	**2.0.18**
Toetsingsdatum	**21 June 2024 17:32**

Analyse	Eenheid	102-2 102 (50-100)			RG Eis	LN	WO	IND
		G.W.	**G.S.S.D**	**Oordeel**				
Bodemtype correctie								
Fractie < 2 µm		25		#				
Organische stof volgens gloeiverlies methode		26.1						
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg DS	130	130	@	20			
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	0.73	0.51	-	0.2	0.6	1.2	4.3
Kobalt (Co)	mg/kg DS	8.2	8.2	-	3	15	35	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	51	40.2	Wo	5	40	54	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	0.67	0.614	Wo	0.05	0.15	0.83	4.8
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	2.8	2.8	Wo	1.5	1.5	88	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	21	21	-	4	35		100
Lood (Pb)	mg/kg DS	140	118	Wo	10	50	210	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	260	222	Ind	20	140	200	720

Eurofins Nr.	Monsteromschrijving	Datum Monstername	Eindoordeel
M2M-202400405734	102-2 102 (50-100)	29-05-2024	Klasse industrie

Legenda

#	Aangenomen waarde
G.W.	Gemeten waarde
G.S.S.D.	Gestandaardiseerde meetwaarde
RG Eis	<= rapportagegrens danwel achtergrondwaarde
LN	Landbouw/natuur
WO	Normwaarde wonen
IND	Normwaarde industrie
IW	Interventiewaarde
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Landbouw/natuur
Wo	Oordeel Wonen
Ind	Oordeel Industrie

Deze toetsing is met de grootste zorg samengesteld Eurofins Analytico B.V. is echter niet verantwoordelijk voor de uitkomst van deze toetsing.

Mocht u een probleem in deze toetsing signaleren dan verzoeken wij u vriendelijk dit door te geven aan eol.helpdesk@eurofins.com

Analyse	Eenheid	IW
Bodemtype correctie		
Fractie < 2 µm		
Organische stof volgens gloeiverlies methode		
Metalen		
Barium (Ba)	mg/kg DS	920
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	13
Kobalt (Co)	mg/kg DS	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	100
Lood (Pb)	mg/kg DS	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	720

Uw Project	**Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (ANL23-8410-2)**
Certificaat	**2024076990**
Toetsing	**BoToVa T12 kwaliteit van grond volgens Wbb**
Versie	**2.0.18**
Toetsingsdatum	**21 June 2024 17:35**

Analyse	Eenheid	101-2 101 (50-100)				RG	>LN	T
		G.W.	**G.S.S.D**	**Index**	**Oordeel**			
Bodemtype correctie								
Fractie < 2 µm		10.3						
Organische stof volgens gloeiverlies methode		20.7						
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg DS	230	437		@	20	190	555
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	1.2	1.04	0.04	> LN	0.2	0.6	6.8
Kobalt (Co)	mg/kg DS	8.1	14.9		-	3	15	102
Koper (Cu)	mg/kg DS	130	139	0.66	> T	5	40	115
Kwik (Hg)	mg/kg DS	0.74	0.827	0.02	> LN	0.05	0.15	18.1
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	2.3	2.3		> LN	1.5	1.5	95.8
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	29	50	0.23	> LN	4	35	67.5
Lood (Pb)	mg/kg DS	230	241	0.40	> LN	10	50	290
Zink (Zn)	mg/kg DS	400	500	0.62	> T	20	140	430

Eurofins Nr.	Monsteromschrijving	Datum Monstername	Eindoordeel
M2M-202400405733	101-2 101 (50-100)	29-05-2024	Overschrijding Achtergrondwaarde

Legenda

#	Aangenomen waarde
G.W.	Gemeten waarde
G.S.S.D.	Gestandaardiseerde meetwaarde
RG	< streefwaarde/Landbouw/natuur of RG
>LN	Streefwaarde/Landbouw/natuur
T	Tussenwaarde (T)
I	> Interventiewaarde (I)
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Landbouw/natuur
> LN	> Landbouw/natuur
> T	> Tussenwaarde

Deze toetsing is met de grootste zorg samengesteld Eurofins Analytico B.V. is echter niet verantwoordelijk voor de uitkomst van deze toetsing.

Mocht u een probleem in deze toetsing signaleren dan verzoeken wij u vriendelijk dit door te geven aan eol.helpdesk@eurofins.com

Analyse	Eenheid	I
Bodemtype correctie		
Fractie < 2 µm		
Organische stof volgens gloeiverlies methode		
Metalen		
Barium (Ba)	mg/kg DS	920
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	13
Kobalt (Co)	mg/kg DS	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	100
Lood (Pb)	mg/kg DS	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	720

Uw Project	**Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (ANL23-8410-2)**
Certificaat	**2024076990**
Toetsing	**BoToVa T12 kwaliteit van grond volgens Wbb**
Versie	**2.0.18**
Toetsingsdatum	**21 June 2024 17:35**

Analyse	Eenheid	102-2 102 (50-100)				RG	>LN	T
		G.W.	**G.S.S.D**	**Index**	**Oordeel**			
Bodemtype correctie								
Fractie < 2 µm		25			#			
Organische stof volgens gloeiverlies methode		26.1						
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg DS	130	130		@	20	190	555
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	0.73	0.51		-	0.2	0.6	6.8
Kobalt (Co)	mg/kg DS	8.2	8.2		-	3	15	102
Koper (Cu)	mg/kg DS	51	40.2		> LN	5	40	115
Kwik (Hg)	mg/kg DS	0.67	0.614	0.01	> LN	0.05	0.15	18.1
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	2.8	2.8	0.01	> LN	1.5	1.5	95.8
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	21	21		-	4	35	67.5
Lood (Pb)	mg/kg DS	140	118	0.14	> LN	10	50	290
Zink (Zn)	mg/kg DS	260	222	0.14	> LN	20	140	430

Eurofins Nr.	**Monsteromschrijving**	**Datum Monstername**	**Eindoordeel**
M2M-202400405734	102-2 102 (50-100)	29-05-2024	Overschrijding Achtergrondwaarde

Legenda

#	Aangenomen waarde
G.W.	Gemeten waarde
G.S.S.D.	Gestandaardiseerde meetwaarde
RG	< streefwaarde/Landbouw/natuur of RG
>LN	Streefwaarde/Landbouw/natuur
T	Tussenwaarde (T)
I	> Interventiewaarde (I)
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Landbouw/natuur
> LN	> Landbouw/natuur

Deze toetsing is met de grootste zorg samengesteld Eurofins Analytico B.V. is echter niet verantwoordelijk voor de uitkomst van deze toetsing.

Mocht u een probleem in deze toetsing signaleren dan verzoeken wij u vriendelijk dit door te geven aan eol.helpdesk@eurofins.com

Analyse	Eenheid	I
Bodemtype correctie		
Fractie < 2 µm		
Organische stof volgens gloeiverlies methode		
Metalen		
Barium (Ba)	mg/kg DS	920
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	13
Kobalt (Co)	mg/kg DS	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	100
Lood (Pb)	mg/kg DS	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	720

Tabel 1: Gemeten gehalten in grond met beoordeling conform Regeling bodemkwaliteit 2022 Bijlage B, tabel 1 (geldend van 1-1-2024)

Grondmonster		AMM1			M01			M02		
Certificaatcode		2024069800, 2024070149			2024069800			2024069800		
Boring(en)		AMM1, AMM1			101, 102, 103			101, 102		
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50			0,00 - 0,50			0,50 - 1,00		
Humus	% ds	10,00			23,4			20,1		
Lutum	% ds	25,0			8,50			8,40		
Datum van toetsing		12-6-2024			12-6-2024			12-6-2024		
Monsterconclusie					Overschrijding Landbouw/natuur			Overschrijding Interventiewaarde		
Monstermelding 1										
Monstermelding 2										
Monstermelding 3										
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
METALEN										
Kobalt	mg/kg ds				*8,3*	*17,1*	*0,01*	*8,4*	*17,4*	*0,01*
Nikkel	mg/kg ds				*21*	*40*	*0,07*	**53**	**101**	**1,01**
Koper	mg/kg ds				*51*	*54*	*0,09*	*100*	*112*	*0,48*
Zink	mg/kg ds				*250*	*316*	*0,3*	*330*	*439*	*0,51*
Molybdeen	mg/kg ds				*1,6*	*1,6*	*0*	*2,7*	*2,7*	*0,01*
Cadmium	mg/kg ds				*0,74*	*0,61*	*0*	*1,1*	*1,0*	*0,03*
Barium	mg/kg ds				130	278 (6)		200	431 (6)	
Kwik	mg/kg ds				*0,58*	*0,65*	*0,01*	*0,60*	*0,69*	*0,02*
Lood	mg/kg ds				*150*	*156*	*0,22*	*200*	*217*	*0,35*
PAK										
Naftaleen	mg/kg ds				<0,050	<0,015		<0,050	<0,017	
Anthraceen	mg/kg ds				0,54	0,23		0,12	0,06	
Fenanthreen	mg/kg ds				2,9	1,2		0,17	0,08	
Fluorantheen	mg/kg ds				7,8	3,3		0,51	0,25	
Chryseen	mg/kg ds				2,9	1,2		0,27	0,13	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds				2,9	1,2		0,24	0,12	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds				2,4	1,0		0,29	0,14	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds				1,4	0,6		0,16	0,08	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds				1,9	0,8		0,23	0,11	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds				1,4	0,6		0,25	0,12	
PAK 10 VROM	mg/kg ds					*10,33*	*0,23*		1,13	-0,01
BESTRIJDINGSMIDDELEN										
trans-Heptachloorepoxide	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
Endosulfansulfaat	mg/kg ds				<0,0020	<0,0006 (6)				
cis-Heptachloorepoxide	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
DDT,DDE,DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,25					
HCH (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,0021					
Heptachloorepoxide (som, 0.7 factor	mg/kg ds				0,0014					
DDT (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,100					
DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,043					
DDE (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,11					
OCB (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,27					
OCB (0,7 som, waterbodem)	mg/kg ds				0,27					
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
alfa-HCH	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003	-0			
beta-HCH	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003	-0			
gamma-HCH	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003	-0			
delta-HCH	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003 (6)				
Isodrin	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
Telodrin	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
Heptachloor	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003	-0			
Heptachloorepoxide	mg/kg ds					<0,00060	-0			
Aldrin	mg/kg ds				0,0013	0,0006				
Dieldrin	mg/kg ds				0,0013	0,0006				
Endrin	mg/kg ds				0,0070	0,0030				
DDE (som)	mg/kg ds					0,048	-0,02			
2,4-DDE (ortho, para-DDE)	mg/kg ds				0,0016	0,0007				
4,4-DDE (para, para-DDE)	mg/kg ds				0,11	0,05				
DDD (som)	mg/kg ds					0,018	-0			
2,4-DDD (ortho, para-DDD)	mg/kg ds				0,0067	0,0029				
4,4-DDD (para, para-DDD)	mg/kg ds				0,036	0,015				

Grondmonster		AMM1		M01			M02		
Certificaatcode		2024069800, 2024070149		2024069800			2024069800		
Boring(en)		AMM1, AMM1		101, 102, 103			101, 102		
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50		0,00 - 0,50			0,50 - 1,00		
Humus	% ds	10,00		23,4			20,1		
Lutum	% ds	25,0		8,50			8,40		
Datum van toetsing		12-6-2024		12-6-2024			12-6-2024		
Monsterconclusie				Overschrijding Landbouw/natuur			Overschrijding Interventiewaarde		
DDT (som)	mg/kg ds				0,043	-0,1			
2,4-DDT (ortho, para-DDT)	mg/kg ds			0,0051	0,0022				
4,4-DDT (para, para-DDT)	mg/kg ds			0,095	0,041				
alfa-Endosulfan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	-0			
beta-Endosulfan	mg/kg ds			<0,0010	0,0003 (6)				
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds				<0,00060	-0			
cis-Chloordaan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003				
trans-Chloordaan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003				
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds				0,0041	-0			
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds				0,12				
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN									
PCB (som 7)	mg/kg ds				0,0049	-0,02		<0,0024	-0,02
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds			0,0011	0,0005	-0			
PCB 28	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		<0,0010	<0,0003	
PCB 52	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		<0,0010	<0,0003	
PCB 101	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		<0,0010	<0,0003	
PCB 118	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		<0,0010	<0,0003	
PCB 138	mg/kg ds			0,0023	0,0010		<0,0010	<0,0003	
PCB 153	mg/kg ds			0,0038	0,0016		<0,0010	<0,0003	
PCB 180	mg/kg ds			0,0025	0,0011		<0,0010	<0,0003	
OVERIG									
Gloeirest	% (m/m) ds			76			79		
Droge stof	% m/m	61,7	61,7	52,6	52,6		48,7	48,7	
Lutum	%			8,5			8,4		
Organische stof (humus)	%			23,4			20,1		
Asbest (wit, chrysotiel)	mg/kg ds	<0,6	<0,4						
Gemeten asbestconcentratie	mg/kg ds	<0,6							
Asbest < 0,5 mm	mg	0							
Niet-hechtgebonden asbest	mg/kg ds	0,0							
In behandeling genomen hoeveelheid	kg	18,1							
Asbest in grond (gewogen, NEN5707)	mg/kg ds	<0,6							
Totaal asbest hechtgebonden	mg/kg ds	0,0							
Asbest in grond (NEN 5707) ondergre	mg/kg ds	0,0							
Asbest in grond (NEN 5707) bovengre	mg/kg ds	1,0							
Asbest fractie van 0,5 mm tot 1 mm	mg	0,0							
Asbest fractie van 1 mm tot 2 mm	mg	0,0							
Asbest fractie van 2 mm tot 4 mm	mg	0,0							
Asbest fractie van 4 mm tot 8 mm	mg	0,0							
Asbest fractie van 8 mm tot 16 mm	mg	0,0							
som gewogen asbest	mg/kg ds		<0,42 (2,8)						
Asbest (som, serpentijn)	mg/kg ds		<0,42						
Asbest (som, amfibool)	mg/kg ds	0,0							
Asbest (som)	mg	0,0							
Asbest > 20mm	mg	0,0							
Gemeten Amfibool ondergrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,0							

Grondmonster		AMM1	M01	M02
Certificaatcode		2024069800, 2024070149	2024069800	2024069800
Boring(en)		AMM1, AMM1	101, 102, 103	101, 102
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50	0,00 - 0,50	0,50 - 1,00
Humus	% ds	10,00	23,4	20,1
Lutum	% ds	25,0	8,50	8,40
Datum van toetsing		12-6-2024	12-6-2024	12-6-2024
Monsterconclusie			Overschrijding Landbouw/natuur	Overschrijding Interventiewaarde
Gemeten Amfibool bovengrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,5		
Gemeten Serpentijn ondergrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,0		
Gemeten Serpentijn bovengrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,5		
Droge Massa Asbest	g	11186		
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN				
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		<3,0 0,9 (6)	3,6 1,8 (6)
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds		200 85 -0,02	160 80 -0,02
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds		5,9 2,5 (6)	5,2 2,6 (6)
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds		31 13 (6)	13 6 (6)
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds		80 34 (6)	61 30 (6)
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds		64 27 (6)	67 33 (6)
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds		18 8 (6)	13 6 (6)

8,88	: <= Landbouw/natuur
>L/N	: > Landbouw/natuur
8,88	: > Interventiewaarde
2	: Enkele parameters ontbreken in de som
6	: Heeft geen normwaarde
8	: Asbest voldoet
#	: verhoogde rapportagegrens
GSSD	: Gestandaardiseerde meetwaarde
Index	: (GSSD - L/N) / (I - L/N)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 3.2.0 -

Tabel 2: Normwaarden conform Regeling bodemkwaliteit 2022 Bijlage B, tabel 1 (geldend van 1-1-2024)

		L/N	WO	IND	I
METALEN					
Cadmium	mg/kg ds	0,6	1,2	4,3	13
Kobalt	mg/kg ds	15	35	190	190
Koper	mg/kg ds	40	54	190	190
Kwik	mg/kg ds	0,15	0,83	4,8	36
Lood	mg/kg ds	50	210	530	530
Molybdeen	mg/kg ds	1,5	88	190	190
Nikkel	mg/kg ds	35	39	100	100
Zink	mg/kg ds	140	200	720	720
PAK					
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,5	6,8	40	40
BESTRIJDINGSMIDDELEN					
Aldrin	mg/kg ds				0,32
alfa-Endosulfan	mg/kg ds	0,0009	0,0009	0,1	4
alfa-HCH	mg/kg ds	0,001	0,001	0,5	17
beta-HCH	mg/kg ds	0,002	0,002	0,5	1,6
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
DDD (som)	mg/kg ds	0,02	0,84	34	34
DDE (som)	mg/kg ds	0,1	0,13	1,3	2,3
DDT (som)	mg/kg ds	0,2	0,2	1	1,7
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds	0,015	0,04	0,14	4
gamma-HCH	mg/kg ds	0,003	0,04	0,5	1,2
Heptachloor	mg/kg ds	0,0007	0,0007	0,1	4
Heptachloorepoxide	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	0,003			
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds	0,4			
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds	0,0085	0,027	1,4	2
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,02	0,04	0,5	1
OVERIG					
som gewogen asbest	mg/kg ds		100	100	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	190	190	500	5000

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform de geconsolideerde versie Besluit Bodemkwaliteit (geldend van 1-1-2024)

Grondmonster		AMM1		M01		M02	
Humus (% ds)		10,00		23,4		20,1	
Lutum (% ds)		25,0		8,50		8,40	
Datum van toetsing		12-6-2024		12-6-2024		12-6-2024	
Monster getoetst als		partij		partij		partij	
Bodemklasse monster				Klasse industrie		Niet Toepasbaar > Interventiewaarde	
Samenstelling monster							
Monstermelding 1							
Monstermelding 2							
Monstermelding 3							
Zintuiglijke bijmengingen				brokken puin, resten wortels, AMM1Gf: 2%		sporen puin	
Grondsoort				Veen		Klei	
		Meetw	**GSSD**	**Meetw**	**GSSD**	**Meetw**	**GSSD**
METALEN							
Kobalt	mg/kg ds			*8,3*	*17,1*	*8,4*	*17,4*
Nikkel	mg/kg ds			*21*	*40*	**53**	**101**
Koper	mg/kg ds			*51*	*54*	*100*	*112*
Zink	mg/kg ds			*250*	*316*	*330*	*439*
Molybdeen	mg/kg ds			*1,6*	*1,6*	*2,7*	*2,7*
Cadmium	mg/kg ds			*0,74*	*0,61*	*1,1*	*1,0*
Barium	mg/kg ds			130	278 (6)	200	431 (6)
Kwik	mg/kg ds			*0,58*	*0,65*	*0,60*	*0,69*
Lood	mg/kg ds			*150*	*156*	*200*	*217*
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds			<0,050	<0,015	<0,050	<0,017
Anthraceen	mg/kg ds			0,54	0,23	0,12	0,06
Fenanthreen	mg/kg ds			2,9	1,2	0,17	0,08
Fluorantheen	mg/kg ds			7,8	3,3	0,51	0,25
Chryseen	mg/kg ds			2,9	1,2	0,27	0,13
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds			2,9	1,2	0,24	0,12
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds			2,4	1,0	0,29	0,14
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds			1,4	0,6	0,16	0,08
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds			1,9	0,8	0,23	0,11
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds			1,4	0,6	0,25	0,12
PAK 10 VROM	mg/kg ds				*10,33*		1,13
BESTRIJDINGSMIDDELEN							
trans-Heptachloorepoxide	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Endosulfansulfaat	mg/kg ds			<0,0020	<0,0006 (6)		
cis-Heptachloorepoxide	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
DDT,DDE,DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,25			
HCH (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,0021			
Heptachloorepoxide (som, 0.7 factor	mg/kg ds			0,0014			
DDT (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,100			
DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,043			
DDE (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,11			
OCB (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,27			
OCB (0,7 som, waterbodem)	mg/kg ds			0,27			
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
alfa-HCH	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
beta-HCH	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
gamma-HCH	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
delta-HCH	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003 (6)		
Isodrin	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Telodrin	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Heptachloor	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Heptachloorepoxide	mg/kg ds				<0,00060		
Aldrin	mg/kg ds			0,0013	0,0006		
Dieldrin	mg/kg ds			0,0013	0,0006		
Endrin	mg/kg ds			0,0070	0,0030		
DDE (som)	mg/kg ds				0,048		
2,4-DDE (ortho, para-DDE)	mg/kg ds			0,0016	0,0007		
4,4-DDE (para, para-DDE)	mg/kg ds			0,11	0,05		

Grondmonster		AMM1		M01		M02	
Humus (% ds)		10,00		23,4		20,1	
Lutum (% ds)		25,0		8,50		8,40	
Datum van toetsing		12-6-2024		12-6-2024		12-6-2024	
Monster getoetst als		partij		partij		partij	
Bodemklasse monster				Klasse industrie		Niet Toepasbaar > Interventiewaarde	
Samenstelling monster							
DDD (som)	mg/kg ds				0,018		
2,4-DDD (ortho, para-DDD)	mg/kg ds			0,0067	0,0029		
4,4-DDD (para, para-DDD)	mg/kg ds			0,036	0,015		
DDT (som)	mg/kg ds				0,043		
2,4-DDT (ortho, para-DDT)	mg/kg ds			0,0051	0,0022		
4,4-DDT (para, para-DDT)	mg/kg ds			0,095	0,041		
alfa-Endosulfan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
beta-Endosulfan	mg/kg ds			<0,0010	0,0003 (6)		
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds				<0,00060		
cis-Chloordaan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
trans-Chloordaan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds				0,0041		
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds				0,12		
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN							
PCB (som 7)	mg/kg ds				0,0049		<0,0024
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds			0,0011	0,0005		
PCB 28	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	<0,0010	<0,0003
PCB 52	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	<0,0010	<0,0003
PCB 101	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	<0,0010	<0,0003
PCB 118	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	<0,0010	<0,0003
PCB 138	mg/kg ds			0,0023	0,0010	<0,0010	<0,0003
PCB 153	mg/kg ds			0,0038	0,0016	<0,0010	<0,0003
PCB 180	mg/kg ds			0,0025	0,0011	<0,0010	<0,0003
OVERIG							
Gloeirest	% (m/m) ds			76		79	
Droge stof	% m/m	61,7	61,7	52,6	52,6	48,7	48,7
Lutum	%			8,5		8,4	
Organische stof (humus)	%			23,4		20,1	
Asbest (wit, chrysotiel)	mg/kg ds	<0,6	<0,4				
Gemeten asbestconcentratie	mg/kg ds	<0,6					
Asbest < 0,5 mm	mg	0					
Niet-hechtgebonden asbest	mg/kg ds	0,0					
In behandeling genomen hoeveelheid	kg	18,1					
Asbest in grond (gewogen, NEN5707)	mg/kg ds	<0,6					
Totaal asbest hechtgebonden	mg/kg ds	0,0					
Asbest in grond (NEN 5707) ondergre	mg/kg ds	0,0					
Asbest in grond (NEN 5707) bovengre	mg/kg ds	1,0					
Asbest fractie van 0,5 mm tot 1 mm	mg	0,0					
Asbest fractie van 1 mm tot 2 mm	mg	0,0					
Asbest fractie van 2 mm tot 4 mm	mg	0,0					
Asbest fractie van 4 mm tot 8 mm	mg	0,0					
Asbest fractie van 8 mm tot 16 mm	mg	0,0					
som gewogen asbest	mg/kg ds		<0,42 (2,8)				
Asbest (som, serpentijn)	mg/kg ds		<0,42				
Asbest (som, amfibool)	mg/kg ds	0,0					
Asbest (som)	mg	0,0					
Asbest > 20mm	mg	0,0					

Grondmonster		AMM1	M01		M02	
Humus (% ds)		10,00	23,4		20,1	
Lutum (% ds)		25,0	8,50		8,40	
Datum van toetsing		12-6-2024	12-6-2024		12-6-2024	
Monster getoetst als		partij	partij		partij	
Bodemklasse monster			Klasse industrie		Niet Toepasbaar > Interventiewaarde	
Samenstelling monster						
Gemeten Amfibool ondergrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,0				
Gemeten Amfibool bovengrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,5				
Gemeten Serpentijn ondergrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,0				
Gemeten Serpentijn bovengrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,5				
Droge Massa Asbest	g	11186				
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		<3,0	0,9 (6)	3,6	1,8 (6)
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds		200	85	160	80
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds		5,9	2,5 (6)	5,2	2,6 (6)
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds		31	13 (6)	13	6 (6)
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds		80	34 (6)	61	30 (6)
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds		64	27 (6)	67	33 (6)
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds		18	8 (6)	13	6 (6)

8,88 : <= Landbouw/natuur
8,88 : Wonen
8,88 : Industrie
8,88 : <= Interventiewaarde
8,88 : Niet Toepasbaar > IW
2 : Enkele parameters ontbreken in de som
6 : Heeft geen normwaarde
8 : Asbest voldoet
: verhoogde rapportagegrens
GSSD : Gestandaardiseerde meetwaarde

- Getoetst via de BoToVa service, versie 3.2.0 -

Tabel 4: Normwaarden (mg/kg) conform de geconsolideerde versie Besluit Bodemkwaliteit (geldend van 1-1-2024)

		L/N	WO	IND	I
METALEN					
Cadmium	mg/kg ds	0,6	1,2	4,3	13
Kobalt	mg/kg ds	15	35	190	190
Koper	mg/kg ds	40	54	190	190
Kwik	mg/kg ds	0,15	0,83	4,8	36
Lood	mg/kg ds	50	210	530	530
Molybdeen	mg/kg ds	1,5	88	190	190
Nikkel	mg/kg ds	35	39	100	100
Zink	mg/kg ds	140	200	720	720
PAK					
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,5	6,8	40	40
BESTRIJDINGSMIDDELEN					
Aldrin	mg/kg ds				0,32
alfa-Endosulfan	mg/kg ds	0,0009	0,0009	0,1	4
alfa-HCH	mg/kg ds	0,001	0,001	0,5	17
beta-HCH	mg/kg ds	0,002	0,002	0,5	1,6
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
DDD (som)	mg/kg ds	0,02	0,84	34	34
DDE (som)	mg/kg ds	0,1	0,13	1,3	2,3
DDT (som)	mg/kg ds	0,2	0,2	1	1,7
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds	0,015	0,04	0,14	4
gamma-HCH	mg/kg ds	0,003	0,04	0,5	1,2
Heptachloor	mg/kg ds	0,0007	0,0007	0,1	4
Heptachloorepoxide	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	0,003			
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds	0,4			
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds	0,0085	0,027	1,4	2
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,02	0,04	0,5	1
OVERIG					
som gewogen asbest	mg/kg ds		100	100	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	190	190	500	5000

Adviesbureau

Mertens B.V.

QUICK SCAN BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN UITERWEG 351WS TE AALSMEER



Eindrapport

QUICK SCAN BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN UITERWEG 351WS TE AALSMEER

rapportnummer 2023.4326

september 2023

In opdracht van:
Architektenburo R.J. Pannekoek B.V.
Hadleystraat 55
1431 SL AALSMEER

Adviesbureau Mertens B.V.
Bureau voor natuur, ruimtelijke ordening en natuurwetgeving

Utrechtseweg 120, 6871 DV Renkum
06-29458456

info@adviesbureau-mertens.nl
www.adviesbureau-mertens.nl

© Adviesbureau Mertens BV, Renkum, 2023.

Deze rapportage mag zonder schriftelijke toestemming vrij worden vermenigvuldigd. De verzamelde data zijn alleen te gebruiken voor het hier geschetste onderzoek en mogen niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 2
1.1 INLEIDING 2
1.2 HET PLANGEBIED EN DE PLANNEN 2
1.3 DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK 5
1.4 OPBOUW RAPPORT 5

2. BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN 6
2.1 WET NATUURBESCHERMING 6
2.2 OMGEVINGSWET 6
2.2 RODE LIJST 7

3. METHODE 9

4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING 10
4.1 FLORA 10
4.2 VLEERMUIZEN 10
4.3 OVERIGE ZOOGDIEREN 10
4.4 BROEDVOGELS 11
4.5 AMFIBIEËN 11
4.6 VISSEN 11
4.7 REPTIELEN 12
4.8 OVERIGE 12

5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE 13

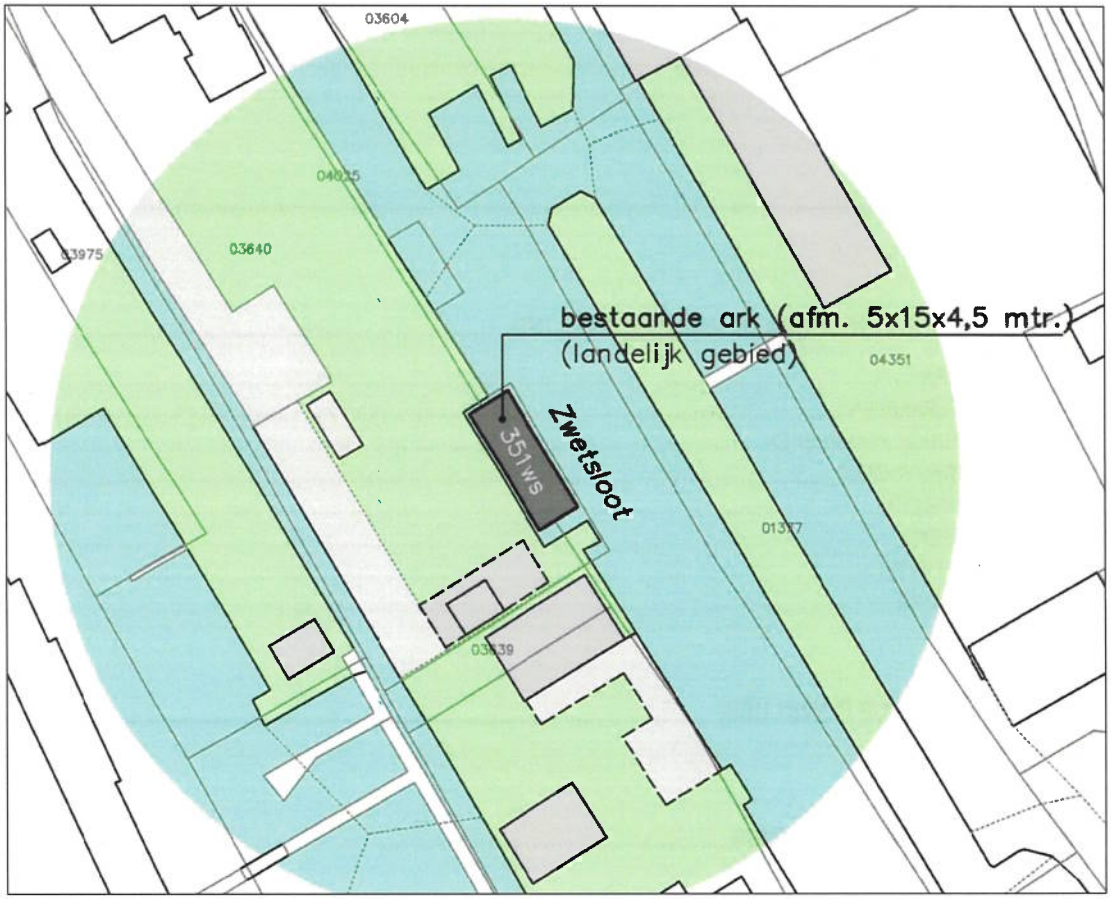
GERAADPLEEGDE LITERATUUR 14

BIJLAGEN 15
1. BEGRIPPEN 16
2. VOORWAARDEN 18

1. INLEIDING

1.1 Inleiding

Er is het voornemen voor de vervanging en verplaatsing van een woonark aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer (zie figuur 1). De aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten vormt een te onderzoeken aspect omdat met de plannen effecten kunnen ontstaan op soorten die beschermd zijn via de Wet natuurbescherming. Op grond hiervan is aan Adviesbureau Mertens B.V. uit Wageningen is gevraagd om een verkennend veldonderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van wettelijk beschermde soorten en indien aanwezig, aan te geven hoe hiermee dient te worden omgegaan. In dit rapport worden de resultaten van deze verkenning gepresenteerd.



Figuur 1. Ligging van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer.

1.2 Het plangebied en de plannen

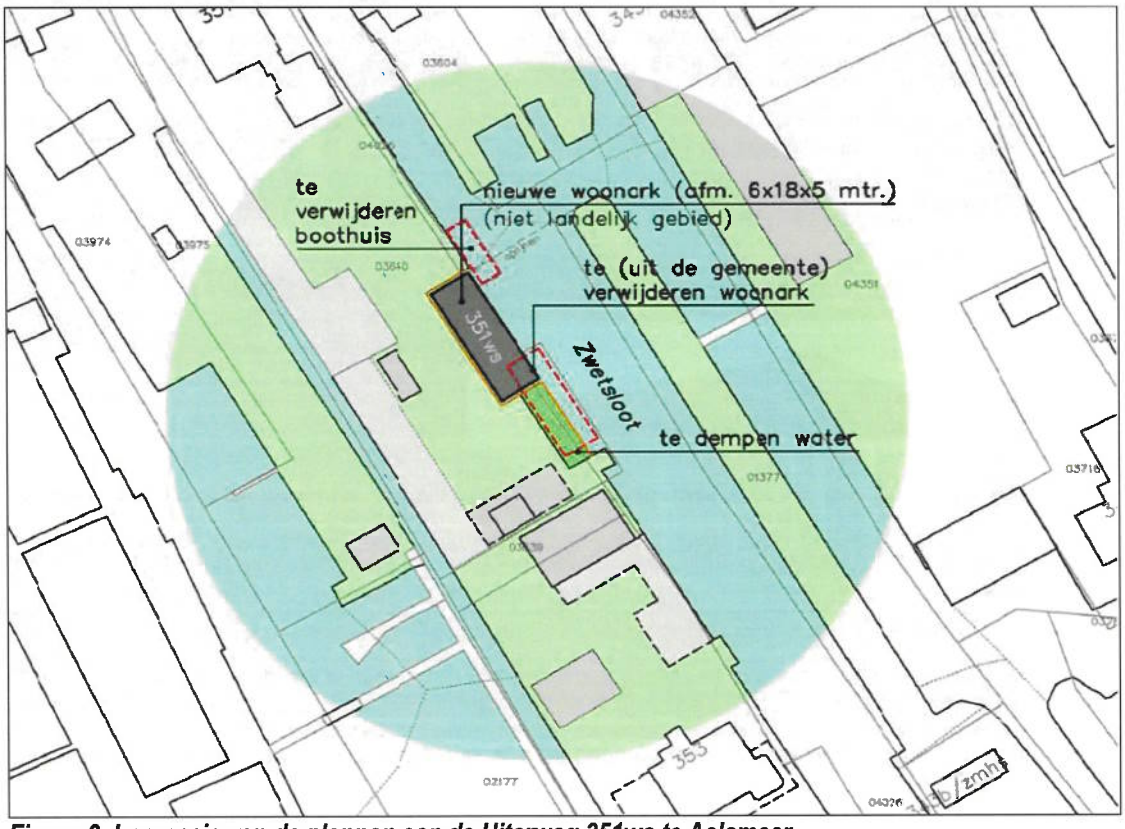
Het plangebied betreft een bestaande woonark, tuin en sloot aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer. Het voornemen is om de woonark te vervangen en te verplaatsen waarbij de begrenzing van de oever wordt aangepast. In figuur 2 wordt een beeld gegeven van het plangebied op dinsdag 19 september 2023 en in figuur 3 wordt een impressie gegeven van de plannen.



Figuur 2. Foto-impressie van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer op dinsdag 19 september 2023.



Vervolg figuur 2. Foto-impressie van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer op dinsdag 19 september 2023.



Figuur 3. Impressie van de plannen aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer.

1.3 Doelstelling van het onderzoek

De doelstelling van het onderzoek is tweeledig. Enerzijds wordt inzichtelijk gemaakt welke wettelijk beschermde natuurwaarden in het kader van de soortbescherming van planten- en diersoorten te verwachten zijn. Anderzijds worden de consequenties van deze aanwezigheid voor de planontwikkeling weergegeven.

Gelet op de opdracht genoemd in de inleiding en de doelstelling, is het van belang dat de volgende vragen worden beantwoord:

1. Welke wettelijk beschermde planten- en diersoorten komen mogelijk voor ter plaatse van en in de directe omgeving van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer?
2. Welke verwachte wettelijk beschermde planten- en diersoorten ondervinden nadelen van de plansituatie?

1.4 Opbouw rapport

Na een korte uitleg over de soortbescherming van de Wet natuurbescherming (hoofdstuk 2) komen achtereenvolgens aan de orde:

- De onderzoeksmethode (hoofdstuk 3).
- Een beschrijving van de aanwezigheid van beschermde soorten (hoofdstuk 4).
- Een beoordeling van de effecten op beschermde soorten (hoofdstuk 5).

In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de gebruikte definities en afkortingen. In bijlage 2 worden de voorwaarden van het onderzoek weergegeven.

2. BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN

2.1 Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht geworden. Deze wet implementeert de Vogel- en Habitatrichtlijn en andere verdragen in het nationaal natuurbeschermingsrecht. Het bevoegd gezag is Gedeputeerde Staten van de Provincie(s) waar een project wordt gerealiseerd. Gedeputeerde Staten kunnen deze bevoegdheid ook overdragen conform lid 7 van deze wet. Doorgaans zijn dit Omgevingsdiensten. De soortbescherming richt zich dan ook primair op de bescherming van plant- en diersoorten die genoemd zijn in deze richtlijnen.
Daarnaast is een deel van de soorten van de Rode Lijst (zie paragraaf 2.2) beschermd via de Wet natuurbescherming.
Voor alle in Nederland in het wild voorkomende planten- en diersoorten is de algemene zorgplicht van toepassing; handelen of nalaten die gevolgen kunnen hebben dienen achterwege gelaten te worden of er dienen maatregelen getroffen te worden om effecten te voorkomen, of zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.
Indien een plan resulteert in negatieve beïnvloeding van een soort of soorten kan ontheffing worden verleend conform artikel 3.3 van de Wet natuurbescherming voor soorten van artikel 3.1 en 3.2 (Vogelrichtlijnsoorten). Ontheffing kan worden verleend conform artikel 3.8 van de Wet natuurbescherming voor soorten van artikel 3.4 en 3.6 (Habitatrichtlijnsoorten). De criteria voor ontheffingsverlening voor deze soorten zijn identiek aan die Vogel- en Habitatrichtlijn omdat deze richtlijnen zijn geïmplementeerd in het nationaal recht. Het nationaal recht staat het niet toe om hiervan af te wijken. De criteria zijn:

- in het belang van de volksgezondheid en openbare veiligheid;
- in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer;
- ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij en wateren;
- ter bescherming van flora en fauna.

Om in aanmerking te komen voor een ontheffing dienen mitigerende en eventueel compenserende maatregelen genomen te worden die tot gevolg hebben dat soorten niet nadelig worden beïnvloed in het voorkomen en gedurende de uitvoering van een project.
Provincies kunnen voor de nationaal beschermde soorten een algemene vrijstelling verlenen. In de Provincie Noord-Holland wordt voor een aantal soorten generieke vrijstelling verleend in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Het betreft o.a. aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos en woelrat.

2.2 Omgevingswet

Op 1 juli 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Deze wet zorgt er, simpel gezegd, voor dat alle regels over de fysieke leefomgeving duidelijker en overzichtelijker worden, de leefomgeving integraal wordt benaderd en leidt tot snellere en betere besluiten. In de Omgevingswet wordt ook de natuurbescherming geregeld die voorheen werd geregeld via de Wet natuurbescherming. Het doel is één wet voor alle activiteiten in de fysieke leefomgeving en is ingegeven door de vraag naar een eenvoudige en overzichtelijke wet. De Omgevingswet is meer gericht op maatwerk, door meer ruimte te geven aan overwegingen van decentrale overheden. De huidige Wet natuurbescherming wordt bij de inwerkingtreden 'aangehaakt' en de huidige onderdelen van de Wet natuurbescherming worden dus in het stelsel van de Omgevingswet opgenomen.

Het stelsel van de Omgevingswet zit wat anders in elkaar dan de huidige Wet natuurbescherming ondanks het aanhaken. In de Omgevingswet wordt niet gesproken over verbodsbepalingen met betrekking tot soorten, maar over het verbod om zonder omgevingsvergunning een flora- en fauna-activiteit te verrichten (art. 5.1. tweede lid, aanhef en onder g Omgevingswet). Wat de schadelijke handelingen zijn en hoe en welke soorten beschermd zijn, staat in Bal[2] in §11.2.2 (soorten vogelrichtlijn), § 11.2.3 (soorten Habitatrichtlijn) en § 11.2.4 (andere soorten). In deze paragrafen staan de vergunningsplichtige en vergunningsvrije cases en uitzonderingen op de vergunningsplicht. De schadelijke handelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, komen overeen met de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming. Ook de beschermde gebieden en soorten komen overeen met die uit de Wet natuurbescherming. De aanvraagvereisten zijn wel vergroot (zie § 7.1.8a.2 t/m 7.1.8a.5). Er wordt meer informatie verlangd inzake de onderbouwing van onderzoek, deskundigheid van onderzoeker(s) en resultaten alsmede mitigatie- of compensatiemaatregelen. Het college moet nagaan of de aanvraag volledig is en de aanvrager zo nodig in de gelegenheid stellen om zijn aanvraag aan te vullen. De volledigheidstoets houdt in dat het college nagaat of voor de aangevraagde activiteit een natuurvergunning nodig is. Net als onder de Wet natuurbescherming komt er onder de Omgevingswet weer een algemene vrijstelling voor algemene soorten zoals bosmuis en bruine kikker (art. 4.31 Or en bijbehorende bijlage V11c).

Ook de zorgplicht van de Wet natuurbescherming is opgenomen onder de Omgevingswet. De Wet natuurbescherming stelt dat 'een ieder' voldoende zorg in acht moet nemen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en in het wild levende dieren en planten. De zorgplicht onder de Omgevingswet krijgt een bredere basis. In de Omgevingswet is immers een algemene zorgplicht opgenomen voor de gehele fysieke leefomgeving en specifieke zorgplichten in het Bal. Het betreft eventueel significant verstorende gevolgen op Natura 2000-gebieden (art. 11.6 Bal) en activiteiten met gevolgen voor in het wild levende dieren en planten (art. 11.27 Bal). In lid 1 wordt de algemene zorgplicht herhaald en in lid 2 wordt de specifieke zorgplicht voorgeschreven. In lid 2 is voorgeschreven hoe aan de zorgplicht moet worden voldaan, dit gaat dus verder dan de algemene zorgplicht. Standaard aanvullend op Wet natuurbescherming is dat:

- Tijdens en na het verrichten van de activiteit wordt nagegaan of de getroffen maatregelen de beoogde effecten hebben; en
- Het verrichten van de activiteit wordt gestaakt, of, als staken van de activiteit redelijkerwijs niet meer mogelijk is, passende herstelmaatregelen worden getroffen als zich, ondanks de getroffen maatregelen, verslechterende of significant verstorende gevolgen voordoen voor de leefgebieden, natuurlijke habitats of habitats van soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Vooralsnog lijkt het er op dat de Omgevingswet voor natuurbescherming niet veel veranderingen met zich mee zal brengen. De huidige Wet natuurbescherming wordt bij de inwerkingtreden immers 'aangehaakt'. De lijn van 'verzwaring van onderzoek en onderbouwing' die sinds de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming in 2017 is ingezet, lijkt doorgang te vinden. Daarnaast is 'monitoring van effecten' en 'staken activiteiten bij negatieve gevolgen' standaard geworden onder de Omgevingswet dat voorheen alleen werd vereist voor in sommige vergunningen die verleend werden onder de Wet natuurbescherming.

2.2 Rode lijst

De Rode lijst met bedreigde soorten zijn eind 2004 gepubliceerd in de Staatscourant en voor een deel in 2009 en 2017 herzien. Aan de op deze lijst genoemde soorten komt bescherming toe voor zover zij vallen onder het beschermingsregime van de Wet natuurbescherming.

[2] Besluit en Regeling natuurbescherming (Bnb).

Tussen de Wet natuurbescherming en de Rode lijsten bestaat geen formele relatie. Alleen op basis van "gunstige staat van instandhouding" kunnen bij beschermde Rode lijstsoorten "zwaardere" randvoorwaarden gelden ten aanzien van mitigerende en compenserende maatregelen dan voor algemene soorten. Zo zal het bij zeer algemeen voorkomende soorten die gering afnemen in aantal (Rode lijstsoort met het criterium gevoelig) relatief eenvoudig zijn om aan te tonen dat de "gunstige staat van instandhouding" niet in het geding komt. Voor soorten met een beperkt verspreidingsbeeld en die afnemen in aantal (soorten van de Rode lijst met het criterium bedreigd of ernstig bedreigd) is een uitgebreide effectenstudie wenselijk. Voor deze soorten geldt namelijk de zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Op deze manier wordt nader invulling gegeven aan de bescherming van soorten die in aantal en/of verspreiding afnemen.

3. METHODE

Op dinsdag 19 september 2023 is een bezoek gebracht aan het plangebied en de directe omgeving, gelegen aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer. Gedurende dit bezoek is het gebied en de directe omgeving beoordeeld op het mogelijk voorkomen van beschermde planten- en diersoorten. Dit vond plaats aan de hand van aanwezige ecotopen en sporen.

Er is beperkt gebruik gemaakt van bestaande verspreidingsgegevens om het (potentieel) voorkomen van beschermde soorten te bepalen omdat deze via o.a. Waarneming.nl worden beheerd voor een veel groter gebied. Overige waarnemingen worden tevens bewaard voor een groot gebied, namelijk op kilometerniveau zoals weergegeven op www.telmee.nl. en op een nog groter schaalniveau in verspreidingsatlassen.

4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING

4.1 Flora

Het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer is volledig in cultuur gebracht. Gedurende het verkennend veldonderzoek op dinsdag 19 september 2023 zijn geen beschermde plantensoorten of resten van beschermde plantensoorten vastgesteld in of direct rond het plangebied. Op grond hiervan wordt de aanwezigheid van beschermde plantensoorten uitgesloten.

4.2 Vleermuizen

Getoetst is op de verschillende functies die het plangebied kan hebben voor vleermuizen. Dit betreft plaatsen waar vleermuizen kunnen verblijven (verblijfplaatsen zoals kolonie-, paar- en winterverblijfplaatsen), vaste routen tussen verblijfplaatsen in de zomer en winter; respectievelijk vlieg- en migratieroutes en plaatsen en gebieden waar vleermuizen foerageren.

De aanwezigheid van verblijfplaatsen zoals kolonie-, paar- en overwinteringsplaatsen van vleermuizen kan volledig worden uitgesloten. In de woonark zijn geen geschikte openingen vastgesteld waarin vleermuizen kunnen verblijven. Het ontbreekt aan geschikte openingen in muren en dak. In de muren en het dak ontbreekt het aan geschikte gaten waarin vleermuizen zich kunnen ophouden. Gedurende het verkennend veldonderzoek zijn ook geen sporen van vleermuizen vastgesteld zoals keutels en afgebeten vleugels van vlinders op bijvoorbeeld kozijnen. Negatieve effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

Met de plannen kunnen vleermuizen zich blijven oriënteren. In de omgeving zijn ook voldoende alternatieve landschapselementen waardoor er ook voldoende alternatieve oriëntatiemogelijkheden zijn voor vleermuizen. Negatieve effecten op vliegroutes van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

De aanwezigheid van migratieroutes van vleermuizen worden uitgesloten omdat grootschalige landschapselementen zoals dijken en rivieren niet voorkomen in het plangebied of aansluiten op het plangebied. Negatieve effecten op migratieroutes van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

Met de realisatie van de plannen zal het gebied niet wezenlijk van vorm veranderen, gelet op de foerageermogelijkheden van vleermuizen. Mogelijk foerageert er gewone dwergvleermuis als gevolg van de aanwezige ecotopen (cultuurgroen in plangebied). Het plangebied is nu niet van waarde als essentieel foerageergebied en in de toekomst zal deze functie niet negatief verminderen doordat er geen essentiële zaken veranderen. Als foerageergebied kan het plangebied zelfs verbeteren doordat een tuin is voorzien. Negatieve effecten op de foerageermogelijkheden van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

4.3 Overige zoogdieren

Gelet op de aanwezige ecotopen van het plangebied en de geografische ligging (zie Broekhuizen e.a., 2016) wordt het de aanwezigheid van overige zoogdieren uitgesloten.

Voor steenmarter is het plangebied geen leefgebied omdat er geen sporen zijn vastgesteld gedurende het verkennend veldonderzoek op dinsdag 19 september 2023. Daarnaast ontbreekt het aan geschikte gaten en openingen waarin de steenmarter kan verblijven.

Aan de randen komen mogelijk mol, bosmuis en huisspitsmuis voor. Voor deze algemeen voorkomende zoogdieren bestaat een algemene provinciale vrijstelling in de Provincie Noord-Holland.

4.4 Broedvogels

Gedurende het verkennend veldonderzoek op dinsdag 19 september 2023 zijn geen geschikte (potentiële) nestlocaties aangetroffen voor vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen. De woonark bezit geen geschikte mogelijkheden voor vogels om in te verblijven. Voor huismus en gierzwaluw zijn er geen geschikte nestelmogelijkheden. Negatieve effecten op nesten en eieren van vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen kunnen derhalve worden uitgesloten.

Langs de sloot en in het opgaand groen kunnen algemene vogels broeden zoals roodborst, merel, meerkoet en waterhoen. In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels rond het plangebied is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken en/of verwijderen vegetatie buiten broedseizoen). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden.

4.5 Amfibieën

De rugstreeppad is een soort van gronden met een hoge dynamiek. In en rond Aalsmeer komt derhalve de rugstreeppad voor. In het plangebied ontbreekt het aan leefgebied als gevolg van het ontbreken van een geschikte vegetatie of andere mogelijkheden voor de rugstreeppad om zich te verschuilen. Het voorkomen van de rugstreeppad kan derhalve worden uitgesloten. De oever van sloot is te steil voor de rugstreeppad (alle beschoeid). In deze wateren zit ook te veel vis om leefgebied te vormen voor de rugstreeppad. Door binnen en direct rond het plangebied geen waterplassen te laten ontstaan in de aanlegfase, kan vestiging van de rugstreeppad in de aanlegfase ook volledig worden uitgesloten.

Aan de randen van het gebied, langs de waterkant, komen gewone pad, grote groene kikker en bruine kikker voor. Voor de algemene soorten amfibieën bestaat een algemene provinciale vrijstelling in de Provincie Noord-Holland.

4.6 Vissen

De sloot langs het perceel is niet van wezenlijk belang voor vissen doordat deze watergang is beschoeid en door het ontbreken van een water- en oevervegetatie met voldoende omvang. Met het van kracht worden van de Wet natuurbescherming zijn bijvoorbeeld kleine modderkruiper, meerval en bittervoorn niet meer beschermd. Voor de nog wel beschermde grote modderkruiper zijn de oevers ter hoogte van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer geen leefgebied doordat geschikte ecotopen ontbreken (wateren met een goed ontwikkelde oever- en watervegetatie).

Grote modderkruiper heeft namelijk een voorkeur voor verlandende wateren in laag dynamische overstromingsvlakten en moerasgebieden. Hiervan is rond onderhavige plangebied ter hoogte van de Uiterweg 351ws te Aalsmeer geen sprake. In Nederland ligt een aanzienlijk deel van het leefgebied in de sloten van ingepolderde voormalige overstromingsvlakten. Het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer is hierin niet gelegen. Het voorkomen van en negatieve effecten op beschermde vissen worden derhalve uitgesloten.

4.7 Reptielen

Gezien de huidige aanwezige ecotopen en de verspreiding van reptielen, kan de aanwezigheid van reptielen worden uitgesloten. Negatieve effecten op reptielen worden derhalve uitgesloten.

4.8 Overige

Gezien de huidige aanwezige ecotopen kan de aanwezigheid van beschermde ongewervelden (o.a. diverse soorten dagvlinders en libellen) worden uitgesloten. Nationaal beschermde dagvlinders en libellen komen alleen voor in specifieke ecotopen. Negatieve effecten op overige beschermde diersoorten worden derhalve uitgesloten.

5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE

Er is het voornemen voor de vervanging en verplaatsing van een woonark aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer. Deze activiteit zou kunnen samen gaan met effecten op beschermde planten- en diersoorten. Op grond hiervan is een verkennend veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten.

In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken). Mogelijk vliegen en foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde amfibieën en zoogdieren aanwezig aan de randen van het plangebied. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in de Provincie Noord-Holland. Het voorkomen van en negatieve effecten op broedvogels met vaste rust- en verblijfplaatsen en verblijfplaatsen van vleermuizen wordt uitgesloten. Het voorkomen van overige beschermde soorten kan tevens worden uitgesloten.

Om de rugstreeppad zich niet te laten vestigen in het plangebied gedurende de aanlegfase, is het van belang om het ontstaan van waterplassen op het land te voorkomen.

Op grond van bovenstaande analyse worden negatieve effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de ruimtelijke ontwikkeling aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

De zorgplicht blijft onverkort van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Voor- en gedurende de uitvoering dient hierbij rekening gehouden te worden.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Literatuur

- Broekhuizen, S., Spoelstra, K., Thissen, J.B.M., 2016. Atlas van de Nederlandse Zoogdieren. Nationaal Natuurhistorisch Museum Leiden, VZZ, Nijmegen, 1-348.
- Creemers, C.M., Delft, J., 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Nijmegen, 1-476.
- EEG, 1979. Richtlijn 79/43/EEG inzake het behoud van de Vogelstand. Publicatieblad den Europese Gemeenschap, nummer L. 103.
- EEG, 1992. Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van wilde flora en fauna. Publicatieblad van den van de Europese Gemeenschap, nummer L. 206/7.
- Gerstmeier, R., Romig, T., 1997. Zoetwatervissen van Europa, Tirion, Baarn, 1-368.
- Hustings, F., Vergeer, J.W., Eekelder, P., 2002. Atlas van de Nederlandse broedvogels 1998-2000. Nationaal Natuurhistorisch Museum Leiden, SOVON, Beek-Upbergen, 1-584.
- Limpens, H., Mostert, K., Bongers, W., 1997. Atlas van de Nederlandse vleermuizen. KNNV, Overijssel, 1-260.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009a. Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009b. Uitleg aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen Flora- en faunawet. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2004. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2009. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Economische Zaken, 2016. Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 34 (2016), 1-84.
- SOVON, 1987. Atlas van de Nederlandse broedvogels.
- Nie, H.W. de, 1996. Atlas van de Nederlandse Zoetwatervissen. Media Publishing, Doetinchem, 1-151.
- Spikmans, F, Jong, T. de, 2006. Het waarnemen van zoetwatervissen, Nijmegen, 1-55.

Website

- www.ravon.nl
- www.waarneming.nl
- www.sovon.nl
- www.telmee.nl
- www.zoogdiervereniging.nl
- www.netwerkecologischemonitoring.nl
- www.verspreidingsatlas.nl

BIJLAGEN

1. BEGRIPPEN

Baltsplaats	Plaats waar een vleermuis al roepend rondvliegt in de herfst en die doorgaans wordt verdedigd tegen andere mannetjes.
Foerageergebied	Een gebied waar een vleermuis of een groep van vleermuizen foerageert. Dat gebied wordt regelmatig bezocht door vleermuizen om in te foerageren en dat doorgaans meerdere foerageerplaatsen kent die langere tijd worden gebruikt.
Foerageerplaats	Plek (jachtplek) waar wordt gejaagd door vleermuizen. De plek kan in de directe omgeving van de kolonieplaats liggen maar ook kilometers verderop.
Kolonie	Groep vleermuizen (kleine groep mannetjes of meestal grotere groep vrouwtjes, soms gemengd (soorten, geslacht)) die in het voorjaar tot de herfst bijeen blijven. De groep kan zich vestigen in gebouwen (in spouwmuren of onder daklijsten e.d.) of bomen (spechtengaten, scheuren). Een groep vrouwelijke vleermuizen wordt ook wel aangeduid als een kraamkolonie. In zo'n groep worden jongen geboren en grootgebracht. Een kolonie maakt vaak gebruik van meerdere verblijfplaatsen die soms gelijktijdig worden gebruikt.
Migratieroute	Een vaste route van zomerverblijfplaats naar winterverblijfplaats en visa versa (zie ook vliegroute) of een route in een andere tijd; bijvoorbeeld tussen foerageerplaatsen.
Paarplaats	Territorium van territoriale mannetjes. Voor de ruige dwergvleermuis en de rosse vleermuis is dit doorgaans te vinden in boomholten. Voor de laatvlieger en de dwergvleermuis is dit te vinden in gebouwen. Voor de watervleermuis is dit te vinden in bomen en later, tegen de winter, zijn ze te vinden in overwinteringverblijven. Het mannetje vormt een harem met meerdere vrouwtjes. De paartijd valt in de herfst (uitgezonderd de grootoorvleermuis waarbij het in april valt (vroege voorjaar). De hier geschetste situatie van de paring wordt in dit rapport omschreven als "herfst situatie".
Verblijfplaats	Een object (huis, boom, bunker, grot, kast en dergelijke) waarin een of meerdere vleermuizen verblijven (overdag of 's winters permanent).
Vliegroute	Route die door vleermuizen elke avond wordt gebruikt om van de kolonieplaats naar foerageergebied te vliegen en visa vers (zie ook migratieroute). Vrouwtjes met jongen keren soms midden in de nacht terug om de jongen te zogen en gebruiken dan de route. Vliegroutes liggen over het algemeen langs lijnvormige (landschaps)elementen als bomenlanen, huizenrijen e.d. De functies zijn beschutting bij winderig en koud weer, oriëntatie in verband met de echolokatie-geluiden en het vinden van voedsel.
Voorbijvliegend	Vleermuizen die voorbijvliegen, niet via een vaste route. Het betreft meestal zwervers of trekkers.
Zwermen	Direct na het uitvliegen, naar vooral voor het invliegen bij een kolonie zwermt een deel van de kolonie rond de kolonieplaats. Zwermgedrag is derhalve een indicatie voor een eventuele kolonieplaats.
Winterverblijfplaats	Een verblijfplaats waar in de winter een of meerdere vleermuizen in winterslaap (hybernation) gaan. Deze ruimte is doorgaans donker, heeft een hoge luchtvochtigheid en temperatuurwisselingen zijn nihil.

Zomerverblijfplaats Een verblijfplaats die gebruikt wordt door vleermuizen die niet in winterslaap zijn waarvan niet aangetoond is dat het een kraamverblijfplaats dan wel een paarverblijfplaats is. In sommige gevallen vormen bijvoorbeeld mannetjes kleine groepjes.

2. VOORWAARDEN

Adviesbureau Mertens BV (ingeschreven in het handelsregister onder nummer 09110429) richt zich op de inventarisatie van natuur- en landschapswaarden en de eventuele effecten van plannen of projecten op deze waarden. Vaak wordt daarom getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

Dieren en planten kunnen zich vestigen na onderzoek en ook is er een mogelijkheid, dat ondanks onderzoek dieren zich verborgen houden of dat planten niet zijn opgekomen in een bepaald jaar doordat het bijvoorbeeld een droog of koud voorjaar is. Ook komt het zeer soms voor dat wilde dieren zich anders gedragen in bepaalde situaties zoals op plaatsen waar veel mensen komen, waar veel geluid is of veel lichtverstrooiing. Daarom heeft Adviesbureau Mertens BV een inspanningsverplichting en geen resultaatverplichting bij inventarisaties. Adviesbureau Mertens BV is niet aansprakelijk voor het zich verborgen houden, nadien vestigen of verplaatsen van soorten.

Zoals bovenstaand weergegeven wordt getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Een plan of project wordt met de grootste zorg getoetst door Adviesbureau Mertens BV. De geldende interpretatie van de wet- en regelgeving is aan verandering onderhevig en sinds de decentralisatie van bevoegde gezagen treden er ook regionale verschillen op. Adviesbureau Mertens BV is niet verantwoordelijk voor veranderde interpretatie van de wet- en regelgeving.

Na verrichtte werkzaamheden worden projecten soms overgedragen of wordt er op een andere manier invulling gegeven aan de uitvoering. Adviesbureau Mertens BV is niet aansprakelijk voor gevolgschade, of schade welke voortvloeit uit toepassingen van de resultaten van de werkzaamheden of andere gegevens afkomstig van Adviesbureau Mertens BV. De opdrachtgever vrijwaart Adviesbureau Mertens BV voor aansprakelijkheid van derden als gevolg van deze toepassingen.

Omdat dieren en planten zich verplaatsen, zich kunnen vestigen na onderzoek en de geldende interpretatie van wet- en regelgeving aan verandering onderhevig is, is een onderzoek twee jaar geldig. Na twee jaar dient een onderzoek en/of advies geactualiseerd te worden. De opdrachtgever is hiervoor zelf verantwoordelijk.

De interpretatie van wet- en regelging kan zijn gewijzigd na advies, de situatie kan veranderd zijn en daarnaast dient voldaan te worden aan de Zorgplicht van bijvoorbeeld de Wet natuurbescherming. Tijdig maar in ieder geval voorafgaand van start van eventueel fysieke werkzaamheden dient de initiatiefnemer / uitvoerder zich daarom opnieuw op de hoogte te stellen van eventueel aanwezige natuur- en landschapswaarden in en rond een plangebied en hoe hiermee moet worden omgegaan. Voor uitvoer dienen natuur- en landschapswaarden en eventueel gewijzigde situaties in kaart gebracht te worden en dient nagegaan te worden hoe hiermee moet worden omgegaan.

Adviesbureau Mertens BV is niet aansprakelijk voor indirecte en/of gevolgschade, waaronder mede wordt verstaan gederfde winst en schade als gevolg van bedrijfstagnatie.

Inzake schadevergoeding geldt bij een toerekenbare tekortkoming van Adviesbureau Mertens BV een aansprakelijkheidsbedrag van maximaal drie maal de opdrachtwaarde.

Dan weet u het exact.

S&W
Bouwkundig
Ingenieurs

Gildeweg 39a
4383 NJ Vlissingen
085 - 130 85 20
info@s-w.nl
KVK: 22037535

www.s-w.nl

Rapportage Stikstofdepositie

Vervangen woonark
Uiterweg 351ws te Aalsmeer

Projectnr: 2232172
Datum: 10-10-2024
Versie: 1.1
Contactpersoon: Paul van Meer/ Gerald van den Berghen

BRANDVEILIGHEID METINGEN BOUWFYSICA AKOESTIEK ENERGIE & MILIEU

Inhoudsopgave

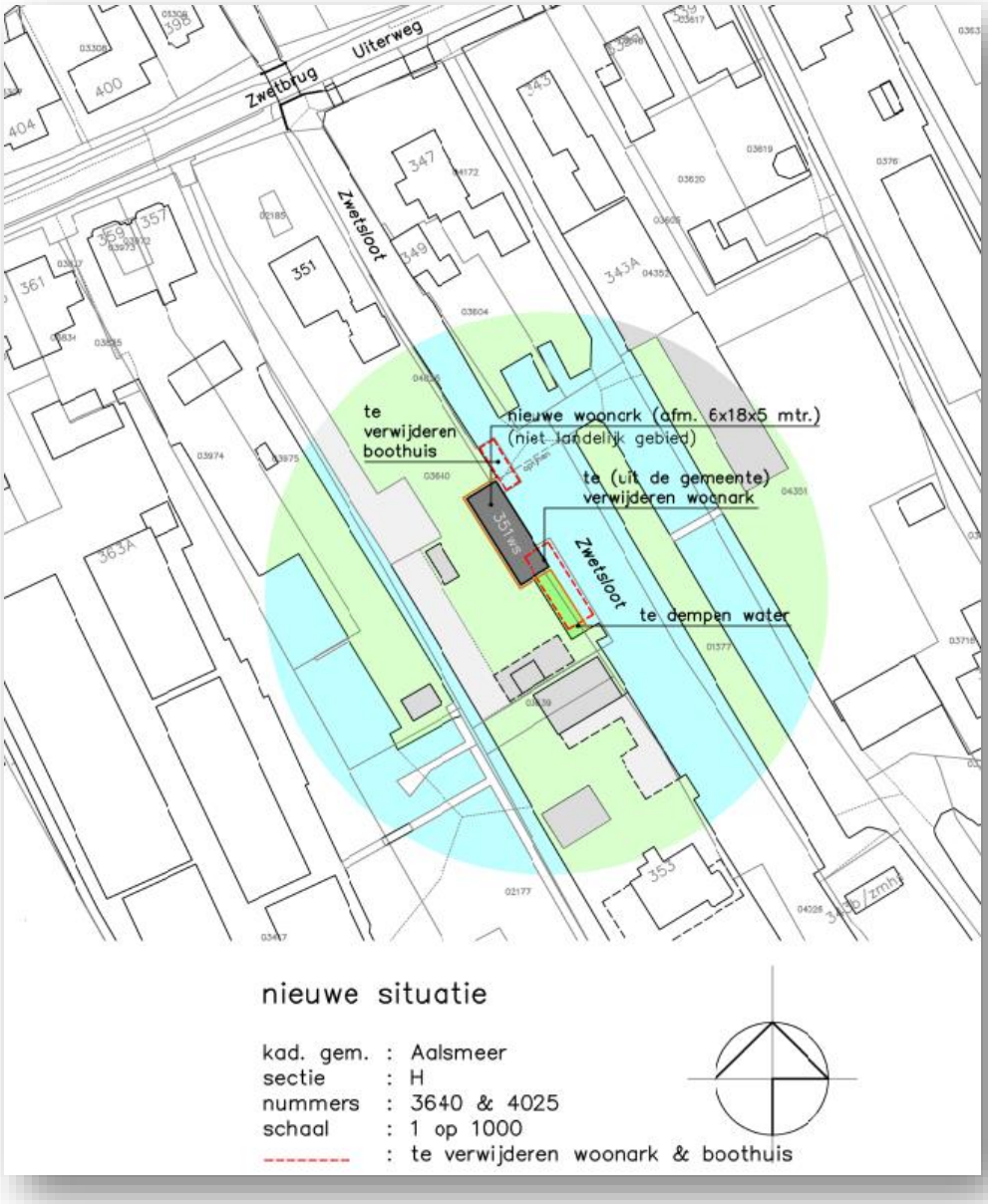
1. Inleiding 3
2. Situatie 3
2.1 Rekenpunten 5
2.2 Realisatie(aanleg)fase 6
2.3 Toekomstige gebruiksfase 8
3. Conclusies 10
I. Bijlage 'Invoergegevens realisatie(aanleg)fase' I

1. Inleiding

Aan de Uiterweg 351ws in Aalsmeer wordt een bestaande woonark vervangen voor een nieuwe woonark. Voor de realisatie(aanleg)-fase als de gebruiksfase van de woonark, zijn met behulp van de AERIUS Calculator berekeningen gemaakt om te kunnen bepalen of er sprake is van een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving. In de berekeningen is gebruik gemaakt van de AERIUS-Calculator versie 2024.0.1.

2. Situatie

De nieuwe woonark wordt gebouwd op de scheepswerf van ABC Waterwoningen B.V. aan de Griend 3 op Urk, waarna deze over het water wordt aangevoerd naar de Uiterweg 351ws in Aalsmeer. Op de locatie aan de Uiterweg in Aalsmeer wordt een nieuwe ligplaats gerealiseerd, ten noorden van de ligplaats van de huidige woonark. De nieuwe woonark wordt voorzien van een gasaansluiting en zal worden verwarmd d.m.v. een gasgestookte verwarmingsinstallatie. Voor het berekenen van de stikstofdepositie in de toekomstige gebruiksfase zijn naast de emissie als gevolg van de verwarmingsinstallatie, ook de voertuigbewegingen van belang.

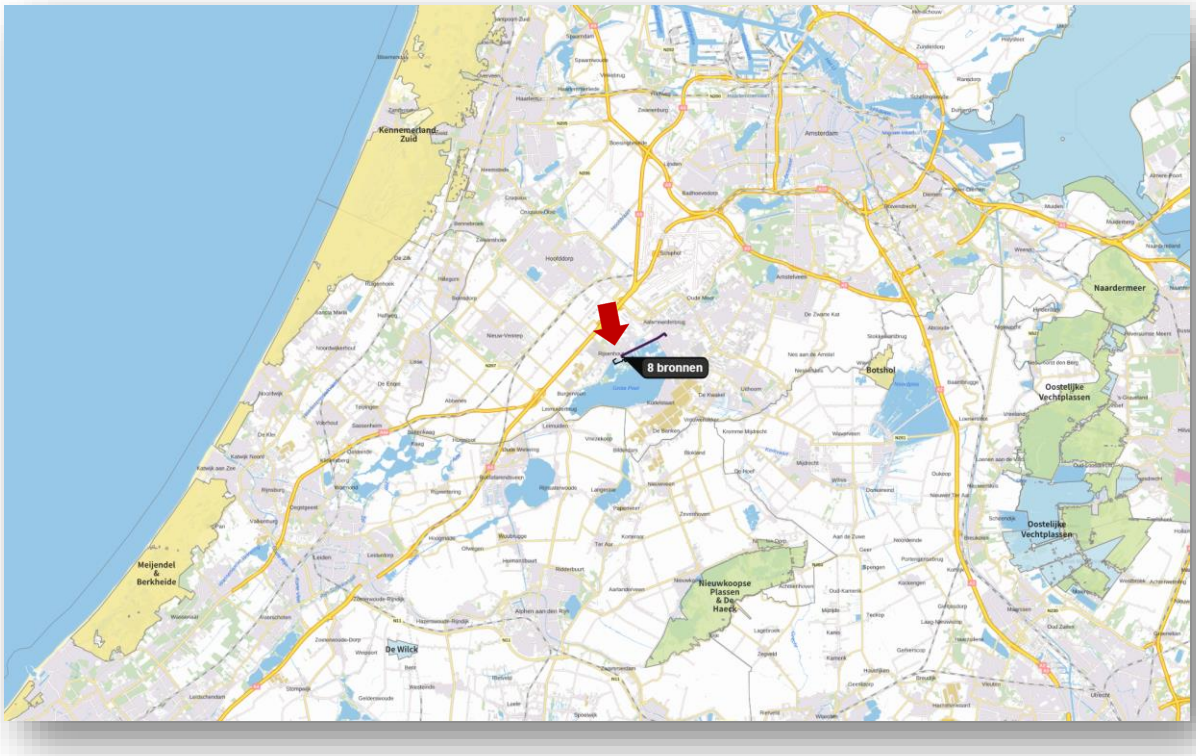


Naast de gebruiksfase is ook de realisatie(aanleg)fase van belang. Met behulp van de AERIUS Calculator (versie 2024.0.1) zijn berekeningen opgesteld voor de beide fases.

In deze rapportage wordt volstaan met het maken van een aantal screenshots uit de calculator. De rapportages uit de AERIUS Calculator worden als losse bestanden verstuurd samen met dit rapport. Ook staat er in de rapportage een link, waarmee een export van de projectbestanden kan worden gedownload. Deze kunnen in de calculator worden geïmporteerd en op die manier kunnen de resultaten worden gecontroleerd.

2.1 Rekenpunten

Met behulp van de AERIUS Calculator is de stikstof depositie berekend op alle relevante natuurgebieden.



2.2 Realisatie(aanleg)fase

Voor de realisatie(aanleg)fase op de locatie aan de Uiterweg in Aalsmeer is uitgegaan van een bouwtijd van 6 maanden (inclusief het transport van de nieuwe woonark vanaf Urk tot Aalsmeer). Uitgangspunt is dat de depositiebijdrage van een project inzichtelijk wordt gemaakt in mol per hectare per jaar en dat daarvoor de aaneengesloten 12 maanden worden gemodelleerd, waarvoor de depositie het hoogst is. Daarom zijn alle emissies ingevoerd in één jaar, dit is niet per definitie een kalenderjaar. Omdat de realisatie(aanleg)fase minder bedraagt dan één jaar, is over de resterende periode tevens het gebruiksverkeer en het gasverbruik meegenomen in de berekeningen.

Op de locatie aan de Uiterweg in Aalsmeer worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- het aanbrengen van een kunststof damwand;
- het ontgraven/baggeren van de nieuwe ligplaats;
- het afvoeren van uitgekomen grond/slib;
- het verplaatsen van het oude boothuis;
- het verplaatsen van de oude woonark naar een tijdelijk depot;
- de afbouwwerkzaamheden van de nieuwe woonark zoals, de badkamer, keuken en afwerking van wanden, vloeren en plafonds.

Ten behoeve van de aanlegfase zijn de volgende invoergegevens in AERIUS gebruikt:

Bron werktuigen sloopfase:

- rupskraan;
- graafmachine op ‘baggerboot’.

In bijlage I zijn de invoergegevens nader gespecificeerd.

Bron verkeer over water:

Verkeer van en naar de bouwlocatie:

- aanvoer prefab woonark (vanaf Urk): 2 vaarbewegingen/jaar;
- aan- en afvoer baggerboot: 2 vaarbewegingen/jaar;
- afvoer grond en slib: 24 vaarbewegingen/jaar;
- afvoer oude woonark: 2 vaarbewegingen/jaar.

Bron verkeer over de weg:

Verkeer van en naar de bouwlocatie:

- licht verkeer: 440 ritten/jaar;
- zwaar verkeer: 220 ritten/jaar.

Verkeersbewegingen tijdens realisatie(aanleg)fase zijn bepaald aan de hand van het aantal werkbare werkdagen i.c.m. kengetallen gebaseerd op de inhoud/omvang van het project.

Bron gebruiksverkeer over de weg tijdens bouwfase:

Verkeer van en naar de bouwlocatie:

- licht verkeer: 8,2 ritten/etmaal x 6 maanden = 1.497 totaal.

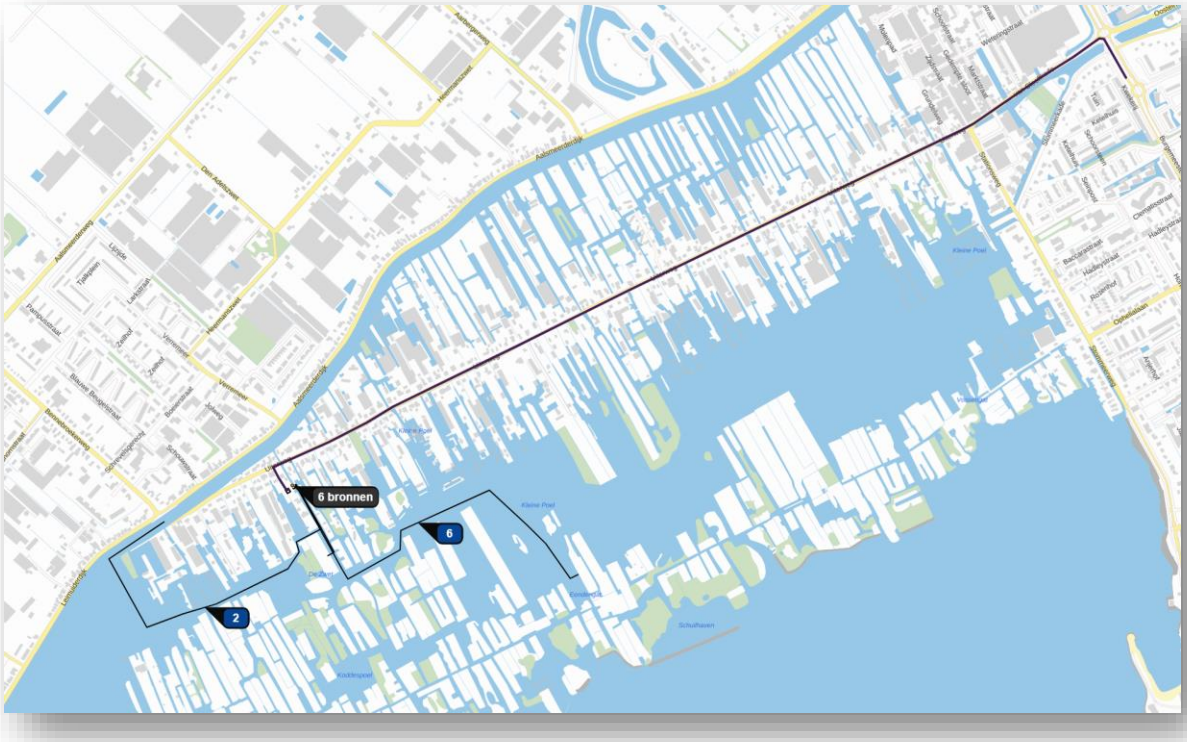
Bron koude start bouwverkeer

Het rekenen met een koude start is van toepassing op voertuigen die 2 uur of langer stil hebben gestaan.
Bij het laden en lossen van vrachtwagens komt het niet voor dat er langer stil wordt gestaan dan 2 uur. Dit betekend dat er voor de zware verkeersbewegingen niet wordt gerekend met een koude start.
Voor het licht verkeer in de realisatiefase wordt gerekend met 440 ritten per jaar, dit is het totaal aantal verkeersbewegingen oftewel de heen en terug bewegingen. Dit betekend dat er sprake is van 220 maal een koude start.

Bron koude start gebruiksverkeer tijdens bouwfase

Voor het licht verkeer van het aanvullende gebruikersverkeer in de realisatiefase wordt gerekend met 1.497 ritten per jaar, dit is het totaal aantal verkeersbewegingen oftewel de heen en terug bewegingen. Dit betekend dat er sprake is van 748,5 maal een koude start.

De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. Er is gerekend vanaf de projectlocatie tot aan de Provinciale weg N196 alwaar het verkeer wordt opgenomen in het heersend verkeersbeeld.



<u>Resultaten</u>

Uit de berekeningen volgt een bijdrage van 0,00 mol/ha/j.
Er is dus geen sprake van stikstofdepositie t.g.v. de realisatie(aanleg)fase van dit project.

2.3 Toekomstige gebruiksfase

Aangezien de nieuwe woonark is voorzien van een gasaansluiting en wordt verwarmd door middel van een gasgestookte verwarmingsinstallatie, is voor de toekomstige gebruiksfase gerekend met een emissie als gevolg van de rookgassen van deze installatie.

De emissie als gevolg van de rookgassen is als volgt bepaald:
Het gemiddelde gasverbruik van de nieuwe woonark zal ca. 1.240 m^3 bedragen. Per verstookte m^3 aardgas wordt 9 m^3 rookgas geproduceerd. Dus 1.240 x 9 = 11.160 m^3 rookgas per jaar. Per m^3 rookgas bedraagt de NO_X emissie 70mg, dus 11.160 m^3 x 70mg = 0,79 kg NO_X per jaar.

Voor de verkeersbewegingen zijn we uitgegaan van de volgende aantallen (conform CROW publicatie 381 – december 2018):

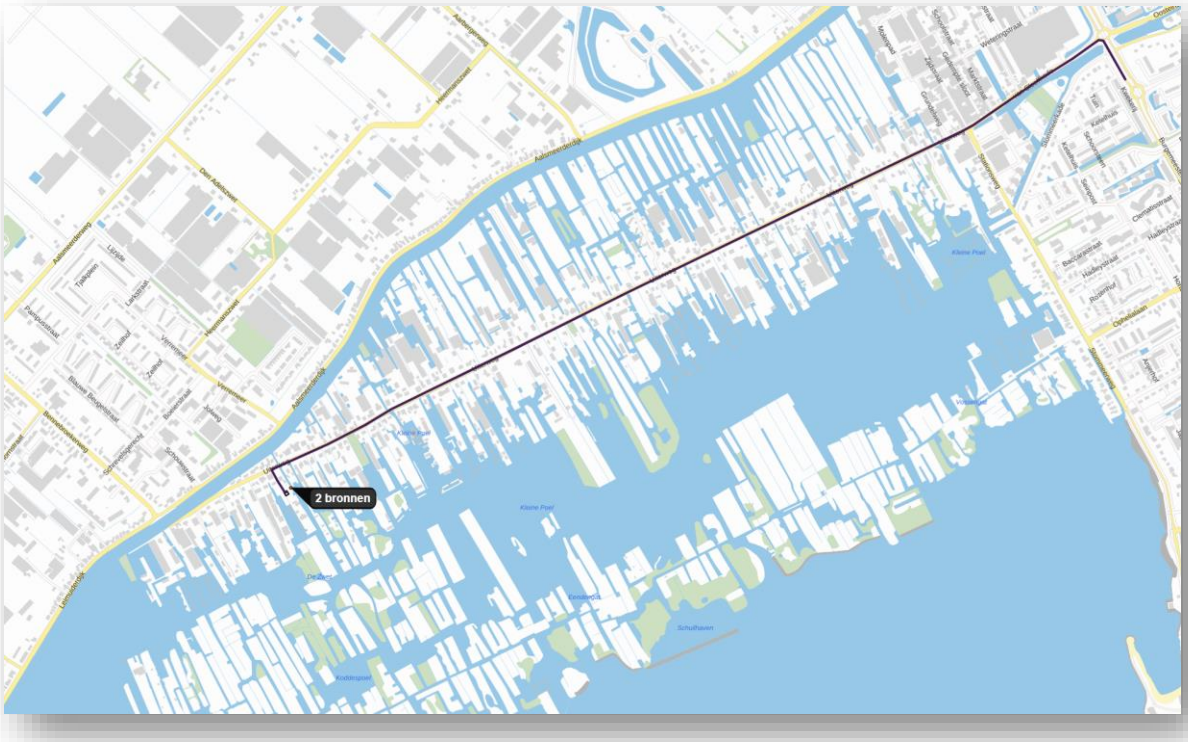
Object	Aantal	Stedelijkheid *	Ligging	Verkeers-bewegingen	Totaal bewegingen / etmaal
Woonark	1 stuks	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom	7,8 – 8,6	8,2
Totaal verkeersbewegingen					8,2

* Voor het bepalen van de stedelijkheidsgraad is uitgegaan van;
https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85385NED/table?searchKeywords=gebieden%20in%20nederland%202023

Bron koude start

Voor het licht verkeer in de gebruiksfase wordt gerekend met 8,2 ritten per etmaal, dit is het totaal aantal verkeersbewegingen oftewel de heen en terug bewegingen. Dit betekend dat er sprake is van 4,1 maal een koude start.

De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. Er is gerekend vanaf de projectlocatie tot aan de Provinciale weg N196 alwaar het verkeer wordt opgenomen in het heersend verkeersbeeld.



Resultaten

Uit de berekeningen volgt een bijdrage van 0,00 mol/ha/j.
Er is dus geen sprake van stikstofdepositie t.g.v. de gebruiksfase van dit project.

3. Conclusies

Aan de Uiterweg 351ws in Aalsmeer wordt een bestaande woonark vervangen voor een nieuwe woonark. Voor de realisatie(aanleg)-fase als de gebruiksfase van de woonark, zijn met behulp van de AERIUS Calculator berekeningen gemaakt om te kunnen bepalen of er sprake is van een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving.

De nieuwe woonark wordt voorzien van een gasaansluiting en zal worden verwarmd d.m.v. een gasgestookte verwarmingsinstallatie. Voor het berekenen van de stikstofdepositie in de toekomstige gebruiksfase zijn naast de emissie als gevolg van de verwarmingsinstallatie, ook de voertuigbewegingen van belang. Hierbij is uitgegaan van totaal 8,2 ritten per etmaal. Naast de gebruiksfase is ook de realisatiefase berekend.

Met behulp van de AERIUS Calculator zijn berekeningen opgesteld voor de realisatie- en de gebruiksfase. Uit de berekeningen volgt voor beide fasen geen bijdrage van stikstofdepositie. Er is gebruik gemaakt van de AERIUS-Calculator versie 2024.0.1. Het AERIUS analysebestand (GML) met rekenresultaten, bronnen en rekenpunten is hier te downloaden.

Op basis van de resultaten uit de berekeningen kan worden geconcludeerd dat zowel voor de realisatie(aanleg)fase en de gebruiksfase geen vergunningsplicht geldt, t.a.v. stikstofdepositie, op grond van de Omgevingswet.

I. Bijlage ‘Invoergegevens realisatie(aanleg)fase’

Tijdsduur bouwfase totaal	6	maanden

Invoergegevens bouwfase

Type werktuig	Vermogen (KW)	Bouwjaar	Stageklasse	Draaiuren	Belasting	Brandstof verbruik L/uur[1]	Brandstof verbruik L/jaar	Ad Blue (%) (max. 6%)	Ad Blue (L/jaar)
Mobiele werktuigen									
Bouwfase									
Graafmachine	380	> 2011	IIIB	24	69%	73,63	1767	0%	0
Rupskraan	380	> 2011	IIIB	24	69%	73,63	1767	0%	0
Totaal									

[1] bron : https://publications.tno.nl/publication/34638932/J5ZV26/TNO-2021-R12305-tab.xlsx

Verkeersbewegingen bouwfase over de weg	Soort	Aantal	per
Vrachtwagen	Zwaarverkeer	220	jaar
Bus transport	Lichtverkeer	440	jaar

Verkeersbewegingen bouwfase over water	Soort	Aantal	per
Aanvoer prefab ark vanaf Urk	Motorvrachtschip - M1	2	jaar
Aan- en afvoer baggerboot	Motorvrachtschip - M1	2	jaar
Afvoer grond en slib	Motorvrachtschip - M1	48	jaar
Afvoer oude ark	Motorvrachtschip - M1	2	jaar

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	S&W Bouwkundig Ingenieurs
Inrichtingslocatie	Uiterweg 351ws, 1431 AK Aalsmeer

Activiteit

Omschrijving	Vervangen woonark [2232172_V1.1]
Toelichting	Het vervangen van een bestaande woonark door een nieuwe (prefab)woonark.

Berekening

AERIUS kenmerk	RdMDaVXvS9Jz
Datum berekening	10 oktober 2024, 12:09
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Realisatiefase - Beoogd	2024	0,2 kg/j	62,2 kg/j

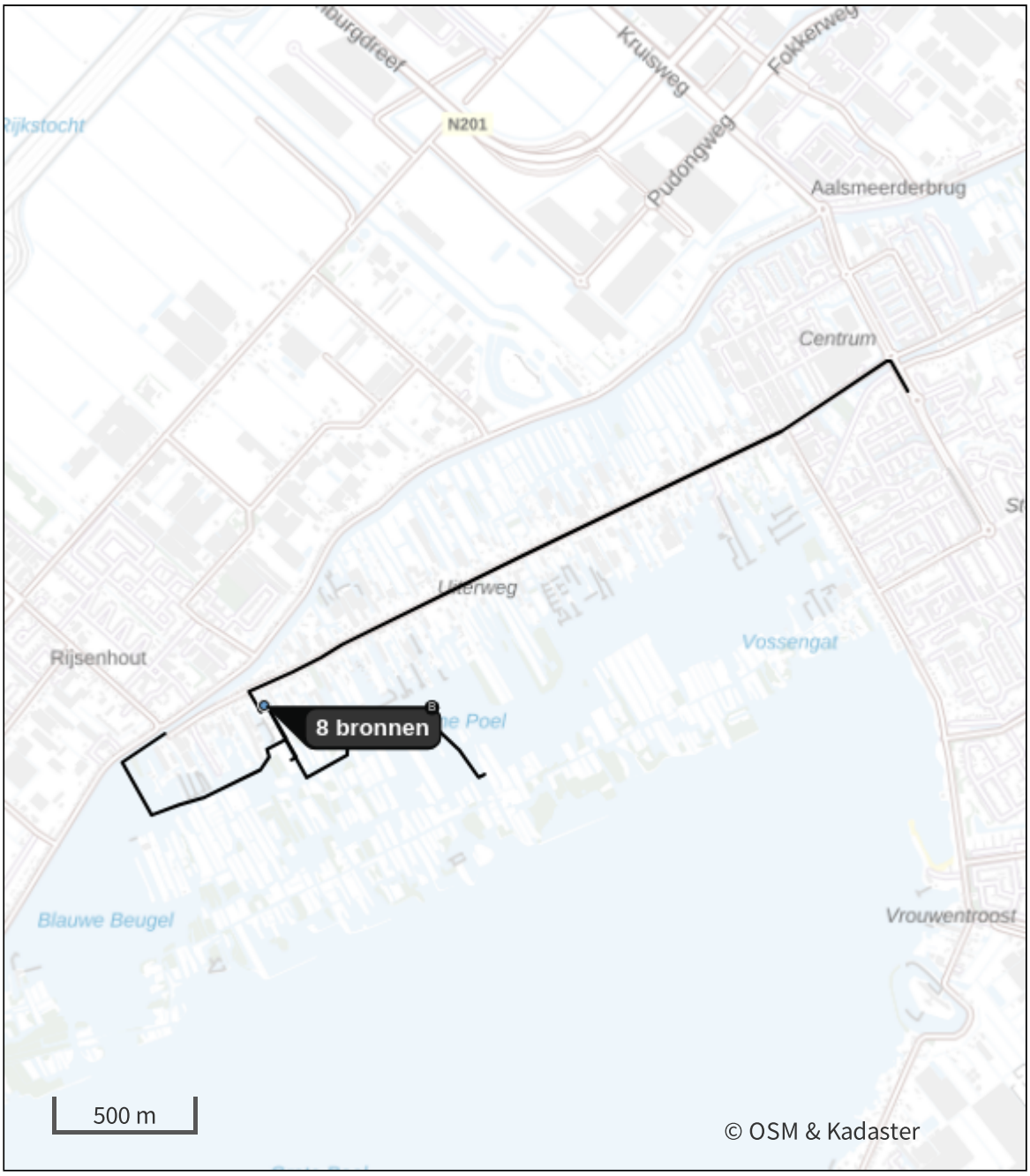
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Realisatiefase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Realisatiefase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Bouwmaterieel	26,5 g/j	53,3 kg/j
2 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute | Bouwverkeer over water vanaf Urk	-	0,1 kg/j
4 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute | Bouwverkeer over water afvoer grond en slib	-	0,6 kg/j
6 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute | Bouwverkeer over water aanvoer baggerboot	-	0,1 kg/j
7 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute | Bouwverkeer over water afvoer oude ark	-	26,5 g/j
8 Wonen en Werken | Woningen | Gasverbruik verwarming	-	0,8 kg/j
9 Verkeer | Koude start: overig | Koude start bouwverkeer	21,7 g/j	0,1 kg/j
10 Verkeer | Koude start: overig | Koude start aanvullende gebruiksfase	37,0 g/j	0,2 kg/j
Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	6,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Realisatiefase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Realisatiefase, Rekenjaar 2024

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Bouwmaterieel	NO_x	53,3 kg/j
Locatie	X:109523,49 Y:474610,83	NH_3	26,5 g/j
Oppervlakte	0,01 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Rupskraan 380kW	Stage-IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	1767 l/j	24 u/j		NO_x	26,6 kg/j
					NH_3	13,3 g/j
Graafmachine 380kW	Stage-IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	1767 l/j	24 u/j		NO_x	26,6 kg/j
					NH_3	13,3 g/j

2 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute

Naam	Bouwverkeer over water vanaf Urk	Vaarwater Van A naar B	CEMT_I Irrelevant	NO_x	0,1 kg/j
Locatie	X:109272,82 Y:474270,64				
Lengte	1.156,75 m				

Beschrijving	Type	Van A naar B	Beladen	Van B naar A	Beladen	Stof	Emissie
Duwbak vanaf Urk	Motorvrachtschip - M1 (Spits)	1 /jaar	100 %	1 /jaar	100 %	NO_x	0,1 kg/j
						NH_3	0,0 kg/j

3 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bouwverkeer over de weg		Links	Rechts	NO_x	5,2 kg/j
Locatie	X:110667,4 Y:475259,19	Type scherm	-	-	NO_2	1,1 kg/j
Lengte	2.843,35 m	Hoogte	-	-	NH_3	68,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	440,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	220,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

4 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute

Naam	Bouwverkeer over water afvoer grond en slib	Vaarwater Van A naar B	CEMT_I Irrelevant	NO_x	0,6 kg/j
Locatie	X:109588,69 Y:474515,5				
Lengte	245,21 m				

Beschrijving	Type	Van A naar B	Beladen	Van B naar A	Beladen	Stof	Emissie
Afvoeren grond en slib	Motorvrachtschip - M1 (Spits)	24 /jaar	100 %	24 /jaar	100 %	NO_x	0,6 kg/j
						NH_3	0,0 kg/j

5 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Gebruiksverkeer tijdens bouwfase			Links	Rechts	NO_x	1,7 kg/j
Locatie	X:110667,4 Y:475259,19	Type scherm		-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	2.843,35 m	Hoogte		-	-	NH_3	60,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg		-	-		
Rijrichting	Beide richtingen						
Tunnelfactor	1						
Type hoogteligging	Normaal						
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m						

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1.497,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

6 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute

Naam	Bouwverkeer over water aanvoer baggerboot	Vaarwater Van A naar B	CEMT_I Irrelevant	NO_x	0,1 kg/j
Locatie	X:109873,95 Y:474509,05				
Lengte	1.167,72 m				

Beschrijving	Type	Van A naar B	Beladen	Van B naar A	Beladen	Stof	Emissie
Aanvoer baggerboot	Motorvrachtschip - M1 (Spits)	1 /jaar	100 %	1 /jaar	100 %	NO_x	0,1 kg/j
						NH_3	0,0 kg/j

7 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute

Naam	Bouwverkeer over water afvoer oude ark	Vaarwater Van A naar B	CEMT_I Irrelevant	NO_x	26,5 g/j
Locatie	X:109588,69 Y:474515,5				
Lengte	245,21 m				

Beschrijving	Type	Van A naar B	Beladen	Van B naar A	Beladen	Stof	Emissie
Afvoeren grond en slib	Motorvrachtschip - M1 (Spits)	1 /jaar	100 %	1 /jaar	100 %	NO_x	26,5 g/j
						NH_3	0,0 kg/j

8 Wonen en Werken | Woningen

Naam	Gasverbruik verwarming	Uittreedhoogte Warmteinhoud	5,0 m 0,002 MW	NO_x	0,8 kg/j
Locatie	X:109521,33 Y:474614,72				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

9 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start bouwverkeer	NO_x	0,1 kg/j
		NH_3	21,7 g/j
Locatie	X:109508,04 Y:474599,08		
Oppervlakte	0,01 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	440,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

10 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start aanvullende gebruiksfase	NO_x	0,2 kg/j
		NH_3	37,0 g/j
Locatie	X:109508,04 Y:474599,08		
Oppervlakte	0,01 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	748,5 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2024.0.1_20241009_75e59949f9
Database versie	2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	S&W Bouwkundig Ingenieurs
Inrichtingslocatie	Uiterweg 351ws, 1431 AK Aalsmeer

Activiteit

Omschrijving	Vervangen woonark [2232172_V1.1]
Toelichting	Het vervangen van een bestaande woonark door een nieuwe (prefab)woonark.

Berekening

AERIUS kenmerk	RPwVFiXkzFsn
Datum berekening	10 oktober 2024, 11:59
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Gebruiksfase - Beoogd	2025	0,2 kg/j	4,2 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gebruiksfase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Gebruiksfase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Woningen | Gas verbruik verwarming	-	0,8 kg/j
3 Verkeer | Koude start: overig | Koude start gebruiksfase	66,6 g/j	0,4 kg/j
Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	3,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Gebruiksfase, Rekenjaar 2025

1 Wonen en Werken | Woningen

Naam	Gas verbruik verwarming	Uittreedhoogte	5,0 m	NO_x	0,8 kg/j
		Warmteinhoud	0,002 MW		
Locatie	X:109521,07 Y:474614,56				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Gebruiksverkeer				NO_x	3,0 kg/j
Locatie	X:110667,4 Y:475259,19	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	2.843,35 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	8,2 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start gebruiksfase	NO_x	0,4 kg/j
		NH_3	66,6 g/j
Locatie	X:109508,04 Y:474599,08		
Oppervlakte	0,01 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	4,1 /etmaal
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Busverkeer	0,0 /etmaal

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2024.0.1_20241009_75e59949f9
Database versie	2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

maakt ontwikkelen mogelijk

Archeologisch bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase

Uiterweg 351-ws, Aalsmeer
Gemeente Aalsmeer

IDDS Archeologie rapport 2903

Colofon

Projectnummer	A4630
OM-nummer	5464628100
In opdracht van	Architektenburo R.J. Pannekoek B.V.
Auteurs	A.W.E. Wilbers, R. Semeijn
Redactie	S. Moerman
Versie	1.2
Status	concept

Goedkeuring

mevr. A. Platje	Gemeente Aalsmeer	

© IDDS Archeologie
Noordwijk, september 2023
ISSN 2212-9650
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.
's-Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.nl

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
071 - 402 8586

KvK: 09157054
BTW: NL 815255172 B01
IBAN: NL21 RABO 0364 6212 22

SAMENVATTING:

IDDS Archeologie heeft in september 2023 een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, uitgevoerd aan de Uiterweg 351-ws in Aalsmeer, gemeente Aalsmeer. De doel- en vraagstelling van het bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Met het inventariserend veldonderzoek wordt deze verwachting getoetst en zo nodig aangevuld.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied is gelegen op een legakker in een ontgonnen veenvlakte met petgaten. De bodemopbouw bestaat uit veen, al dan niet afgedekt met antropogene ophoogpakketten. Het veen is vanaf de Late Middeleeuwen ontgonnen vanaf bewoningsassen waaronder ook de Uiterweg valt. Hierdoor is de verwachting volgens de gemeentelijke kaart hoog. Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied buiten het bebouwingslint ligt. Er zijn geen aanwijzingen voor bebouwing binnen het plangebied op basis van het historische kaartmateriaal. Het plangebied is vanaf minimaal de 19e eeuw in gebruik geweest voor vermoedelijk tuinbouw. Door deze tuinbouw zal vermoedelijk de bovenste meter verstoord zijn. op basis van de bovenstaande punten is de verwachting op archeologische resten laag.

Naar aanleiding van de boringen is de archeologische verwachting van het plangebied nog lager of zelfs nul. Uit het booronderzoek blijkt dat de bodem in het plangebied is afgegraven tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP, en dat dit gebied later weer is opgevuld met aangevoerde grond. Door deze diepe verstoring heeft het plangebied tot een diepte van 3,4 m -mv geen archeologische verwachting meer. Onder de verstoringen komt een restant van het Hollandveen voor en daaronder de afzettingen uit een getijdegebied dat hoort bij het Laagpakket van Wormer. Voor beide pakketten geldt een zeer lage archeologische verwachting aangezien deze landschappen nauwelijks begaanbaar waren voor de mens.

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied al eens ontgraven was tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Het plangebied heeft tot die diepte dus geen archeologische verwachting meer. De archeologische verwachting van het onder de verstoringen voorkomende Hollandveen pakket en het Laagpakket van Wormer is zeer laag. IDDS Archeologie adviseert om het plangebied, voor wat betreft het aspect archeologie, vrij te geven voor de voorgenomen civieltechnische werkzaamheden.

INHOUDSOPGAVE:

ADMINISTRATIEVE GEGEVENS VAN HET PLANGEBIED....4

1. INLEIDING....5
1.1. Onderzoekskader....5
1.2. Doel- en vraagstellingen van het onderzoek....5
1.3. Ligging van het plangebied....6

2. BUREAUONDERZOEK....7
2.1. Werkwijze....7
2.2. Geologie, geomorfologie en bodem....8
2.3. Archeologische en ondergrondse bouwhistorische waarden....11
2.4. Historische situatie....12
2.5. Huidig landgebruik....15
2.6. Mogelijke verstoringen....15
2.7. Gespecificeerd verwachtingsmodel....15

3. VELDONDERZOEK....16
3.1. Onderzoekshypothese en onderzoeksopzet....16
3.2. Werkwijze....16
3.3. Resultaten....16
3.4. Interpretatie....17

4. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN....18
4.1. Aanbevelingen....19

LITERATUUR....20

AFBEELDINGEN....21

LIJST VAN AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN....22

BIJLAGEN
1. Topografische kaart
2. Archis-informatie
3. Boorlocatiekaart
4. Boorbeschrijvingen
5. Periodentabel

Administratieve gegevens van het plangebied

Toponiem	Uiterweg 351-ws
Onderzoekmeldingsnummer	5464628100
Plaats	Aalsmeer
Gemeente	Aalsmeer
Kadastrale aanduiding	Aalsmeer H 3640
Provincie	Noord-Holland
Coördinaten *Centrum* *Hoekpunten*	 109.528 / 474.596 109.526 / 474.606 (N) 109.535 / 474.590 (O) 109.530 / 474.587 (Z) 109.520 / 474.602 (W)
CMA/AMK-status	Geen
Archis-monumentnummer	n.v.t.
Oppervlakte plangebied	110 m^2
Maaiveldhoogte	Gemiddeld 0,0 m NAP
Grondwatertrap/-stand	Gemiddeld 0,6 m -mv
Onderzoekskader	Omgevingsvergunning
Uitvoerder	IDDS Archeologie Contactpersoon: dhr. A.W.E. Wilbers Postbus 126 2200 AC Noordwijk (ZH) Tel: 071-4028586 E-mail: awilbers@idds.nl
Bevoegde overheid	Gemeente Aalsmeer Contactpersoon: mevr. A. Platje Postbus 4 1180 BA Amstelveen Tel: 06-21473292 E-mail: a.platje@amstelveen.nl
Adviseur van de bevoegde overheid	NMF Erfgoedadvies Contactpersoon: mevr. Y. Burnier Tel: 06-46131810 E-mail: y.burnier@nmferfgoedadvies.nl
Beheer en plaats van documentatie	IDDS Archeologie, Noordwijk
Uitvoeringsdatum veldwerk	27-9-2023

1. Inleiding

1.1. Onderzoekskader

In opdracht van Architektenburo R.J. Pannekoek B.V. heeft IDDS Archeologie in september 2023 een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, uitgevoerd aan de Uiterweg 351-ws in Aalsmeer, gemeente Aalsmeer. De aanleiding voor dit onderzoek is de geplande verplaatsing van een woonark binnen het perceel. Hiervoor wordt een nieuwe ligplaats gegraven, even ten noorden van de huidige ligplaats, met een diepte van ongeveer 3,0 m -mv. De kans bestaat dat eventueel aanwezige archeologische waarden hierdoor verstoord dan wel vernietigd zullen worden.

Op het vigerende bestemmingsplan (Beleidsnota archeologie, vastgesteld 2016) ligt het plangebied in een zone met een dubbelbestemming archeologie waarde 2. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk voor bodemingrepen die groter zijn dan 50 m^2 en dieper reiken dan 0,4 m -mv. Deze vrijstellingsgrenzen worden met de geplande ontwikkeling overschreden.

1.2. Doel- en vraagstellingen van het onderzoek

De doelstelling van het bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Dit gebeurt aan de hand van bestaande bronnen over bekende en verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Het doel van het inventariserend veldonderzoek is het toetsen en zo nodig aanvullen van de gespecificeerde verwachting. Daarnaast wordt inzicht verkregen in de vormeenheden van het landschap in het plangebied, voor zover deze vormeenheden van invloed kunnen zijn geweest op de bruikbaarheid van de locatie door de mens in het verleden. Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen kansarme zones van het plangebied worden uitgesloten en kansrijke zones worden geselecteerd voor behoud of voor vervolgonderzoek. Om deze doelstelling te kunnen realiseren, wordt op de volgende vragen een antwoord gegeven:

- Wat is de fysiek-landschappelijke ligging van de locatie?
- Hoe is de bodemopbouw in het plangebied en in welke mate is deze nog als intact te beschouwen?
- Bevinden zich archeologisch relevante afzettingen in het plangebied? Zo ja, op welke diepte ten opzichte van het maaiveld en het NAP?
- Wat is de specifieke archeologische verwachting van het plangebied en wordt deze bij het veldonderzoek bevestigd?
- Hoewel niet het doel van een verkennend booronderzoek, kunnen er toch archeologische indicatoren worden aangetroffen. Indien deze worden aangetroffen, dan gelden tevens de volgende vragen: wat is de verticale en horizontale ligging van de aangetroffen indicatoren, wat is de datering en wat is de invloed van deze vondsten op de archeologische verwachting van het plangebied?
- In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische waarden bedreigd door de voorgenomen bodemverstorende werkzaamheden?

Het archeologisch bureauonderzoek en het inventariserend veldonderzoek zijn uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 4.1 (Centraal College van Deskundigen 2018) en het door de gemeente goedgekeurde Plan van Aanpak (PvA; Semeijn / Wilbers 2023).

Voor de in dit rapport gebruikte geologische en archeologische tijdsaanduidingen wordt verwezen naar Bijlage 5. Afkortingen en enkele vaktermen worden achterin dit rapport uitgelegd (zie lijst van afkortingen en begrippen).

1.3. Ligging van het plangebied

De ligging van het (her) in te richten gebied, ofwel het plangebied, is weergegeven in Bijlage 1. Het plangebied ligt ten westen van de dorpskern van Aalsmeer, in het noordelijke deel van de Westeinderplassen, achter de woning aan de Uiterweg 351. Het plangebied ligt aan de oostzijde van het perceel, langs de Zwetsloot. Het plangebied heeft een oppervlakte van 110 m^2 en een gemiddelde maaiveldhoogte van 0,0 m NAP. Een deel van het plangebied is water waarin de huidige woonark ligt. De exacte ligging en contouren van het plangebied zijn nader weergegeven in Bijlage 3 en Figuur 1.

Om tot een gespecificeerde verwachting voor het plangebied te komen, is niet alleen gekeken naar bekende gegevens over het plangebied zelf maar ook naar de omgeving. Voor het totale onderzochte gebied, oftewel het onderzoeksgebied, is als begrenzing een straal van 250 m rondom het plangebied gekozen. Met de straal van 250 m worden de relevante onderzoeken langs de Uiterweg gebruikt.



Figuur 1: Het plangebied op een recente luchtfoto (bron: PDOK).

2. Bureauonderzoek

2.1. Werkwijze

Bij het bureauonderzoek zijn gegevens verzameld over bekende of verwachte archeologische en bouwhistorische waarden binnen het onderzoeksgebied. Onderstaande bronnen zijn geraadpleegd:

Bron	Opmerkingen
Huidige en toekomstige situatie	
Actuele topografische kaart	
Recente luchtfoto (PDOK)	
Opdrachtgever	
KLIC	
(Rijks)monumenten (via Archis)	Geen (Rijks)monumenten aanwezig
Historische situatie en mogelijke verstoringen	
Kaart van het Hoogheemraadschap van Rijnland uit 1615 (www.rijnland.net)	
Kadastraal minuutplan 1811-1832 (hisgis.nl)	
Diverse topografische kaarten uit het einde van de 19e en de 20e eeuw (topotijdreis.nl)	
Bouw-/constructietekeningen van de te slopen bouwwerken	Niet van toepassing
Bodemloket (www.bodemloket.nl) voor informatie over tanks, saneringen, ontgrondingen	
Milieukundig bodemonderzoek	Niet beschikbaar
Militair erfgoed	
Militaire landschapskaart (rce.webgispublisher.nl)	
Indicatieve Kaart Militair Erfgoed (ikme.nl)	
Archeologie en bouwhistorie	
Archeologisch Informatie Systeem (Archis; archis.cultureelerfgoed.nl)	
Archeologische Monumenten Kaart (AMK; via Archis)	
Verwachtingskaart van de gemeente Aalsmeer (http://www.aalsmeer.nl/web/Cultuur-Sport-en-Vrije-tijd/Geschiedenis-en-historie/Beleidsnota-Archeologie.htm)	
Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland	
Bodemkaarten, geomorfologische kaarten en hoogtekaarten	
Geologische kaart van Nederland (TNO-NITG 2010)	
Regionale geologische kaart	
Atlas van Nederland in het Holoceen (Vos *et al.* 2018)	
Bodemkaart van Nederland (BRO; via Archis)	
Grondwatertrappenkaart (www.dinoloket.nl)	
Geomorfologische kaart van Nederland (BRO; via Archis)	
Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3; www.ahn.nl)	
Stroomruggenkaart van het Nederlands rivierengebied (Cohen *et al.* 2012)	
DINOloket (www.dinoloket.nl)	
Archieven, heemkundekringen, amateurarcheologen, overige informatie	
Archieven	niet geraadpleegd
Amateurarcheologen, gebiedsgerichte specialisten, depots	niet geraadpleegd
Onderzoeksrapporten en achtergrondliteratuur	Zie literatuurlijst

2.2. Geologie, geomorfologie en bodem

2.2.1. Ontstaansgeschiedenis landschap

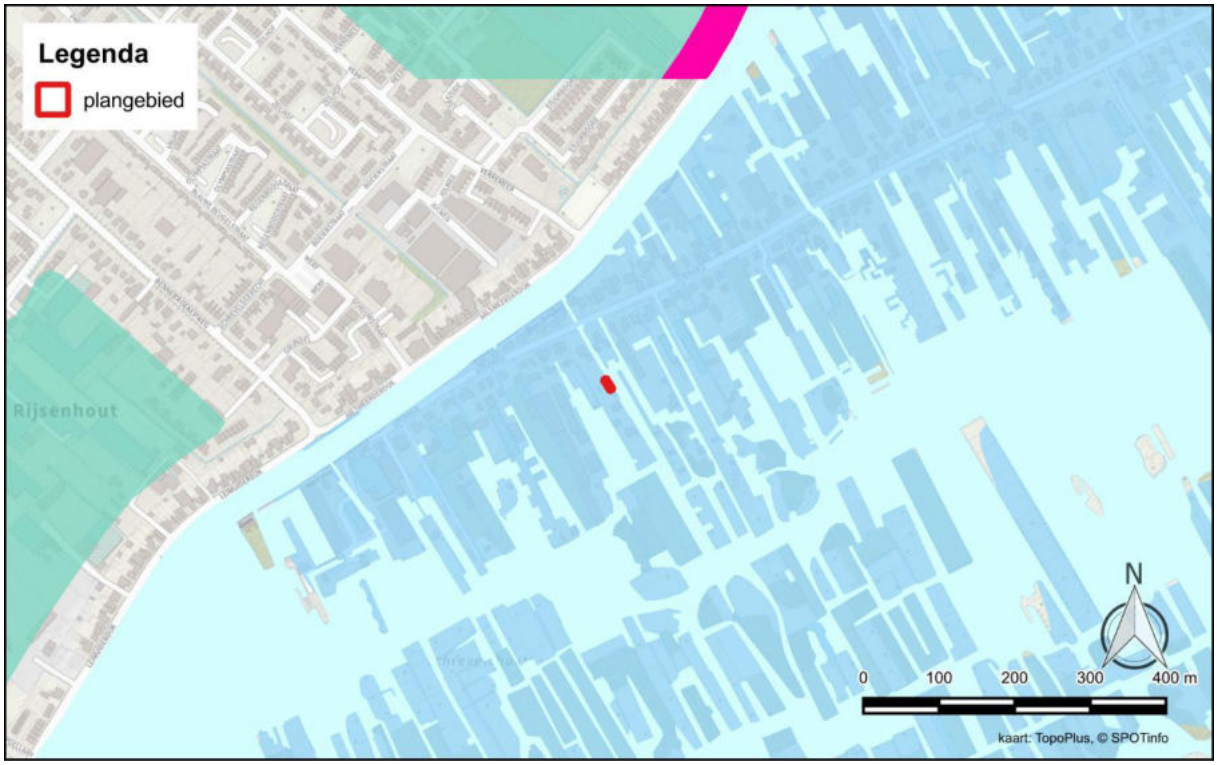
Het plangebied is gelegen in het westelijk veengebied (Berendsen 2005). Door het stijgen van de zeespiegel ontstond vanaf het begin van het Holoceen (vanaf circa 9500 voor Chr.) een getijdengebied, vergelijkbaar met de huidige Waddenzee. De afzettingen uit dit gebied worden gerekend tot het Laagpakket van Wormer van de Formatie van Naaldwijk (de Mulder *et al.* 2003).

Vanaf 4500-4000 voor Chr. nam de stijging van de zeespiegelstand sterk af en ontstond langs de kust een gesloten reeks strandwallen. Achter de strandwallen had grootschalige veenvorming plaats, waarbij het Hollandveen Laagpakket van de Formatie van Nieuwekoop werd gevormd (de Mulder *et al.* 2003). Door het veengebied liepen enkele veenstromen en riviertjes die regelmatig zandige en kleiige sedimenten afzetten op de oevers en in het achter de oevers liggende komgebied. Resten van deze stromen zijn soms nog in het landschap herkenbaar als verhogingen omdat het zand en de klei minder inklinken dan het omliggende veen. Deze elementen in het landschap worden rivierinversieruggen genoemd.

De veenvorming duurde voort tot aan de Late Middeleeuwen. Tussen ongeveer 1000 en 1300 na Chr. werd het veengebied ontgonnen om het geschikt te maken voor bewoning en landbouw. Aalsmeer is zo ontstaan als een nederzetting van ontginners ergens in de 11^{e} of 12^{e} eeuw (https://noord-hollandsarchief.nl) en wordt voor het eerst genoemd in 1133 als ‘Alsmar’ (Cultureel Erfgoed Noord Holland 2012). Door het ontginnen van het veen klonk het veenpakket sterk in. Hierdoor kwam het landschap lager te liggen, waardoor het gevoeliger werd voor overstromingen. Bij Aalsmeer zijn gedurende de Nieuwe tijd grote delen van het veen afgegraven (bijvoorbeeld ter plaatse van de Westeinderplassen). Het afgegraven veen werd vervolgens op legakkers te drogen gelegd en werd na het drogen gebruikt als brandstof. Door het afgraven ontstonden plassen en meren, die door het afkalven van de oevers nog groter werden. Alleen de stroken veen waarop gewoond werd en delen van de legakkers bleven intact. In de 19^{e} en 20^{e} eeuw werden veel van de plassen en meren weer drooggelegd en ontstonden de laaggelegen polders.

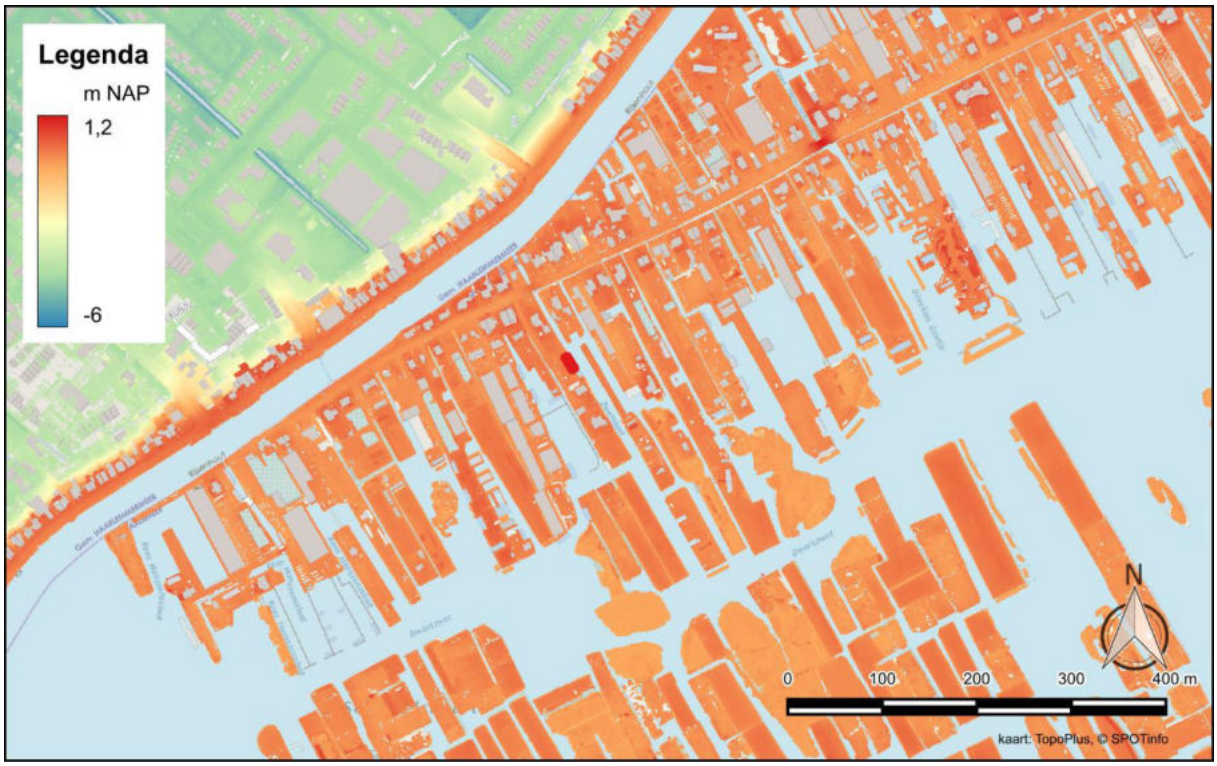
2.2.2. Geomorfologie

Op de geomorfologische kaart is het plangebied gekarteerd als een ontgonnen veenvlakte met petgaten. De karakteristieke stroken droog land tussen het vele water duiden op voormalige legakkers. Het plangebied ligt vermoedelijk ook op een legakker.



Figuur 2: Een uitsnede uit de geomorphologische kaart met daarop het plangebied in rood (bron: BRO). Blauw staat voor een ontgonnen veenvlakte met petgaten. Groen staat voor een vlakte van getij-afzettingen. De roze kleur staat voor dijken van geomorfologisch belang en de lichtblauwe kleur staat voor water.

In DINOloket zijn geen boringen beschikbaar in de nabijheid van het plangebied. Op de hoogtekaart van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3; ahn.nl) is te zien dat het plangebied vrij hoog ligt ten opzichte van de omringende gebieden (ca. -0,3 m NAP). Ten noorden ligt de polder, gekarteerd als een vlakte van getij-afzettingen, waar het veen volledig is afgegraven. In het plangebied is het veen, op de petgaten na, niet afgegraven.



Figuur 3: Een uitsnede uit het AHN met daarop het plangebied in het rood (bron: www.ahn.nl).

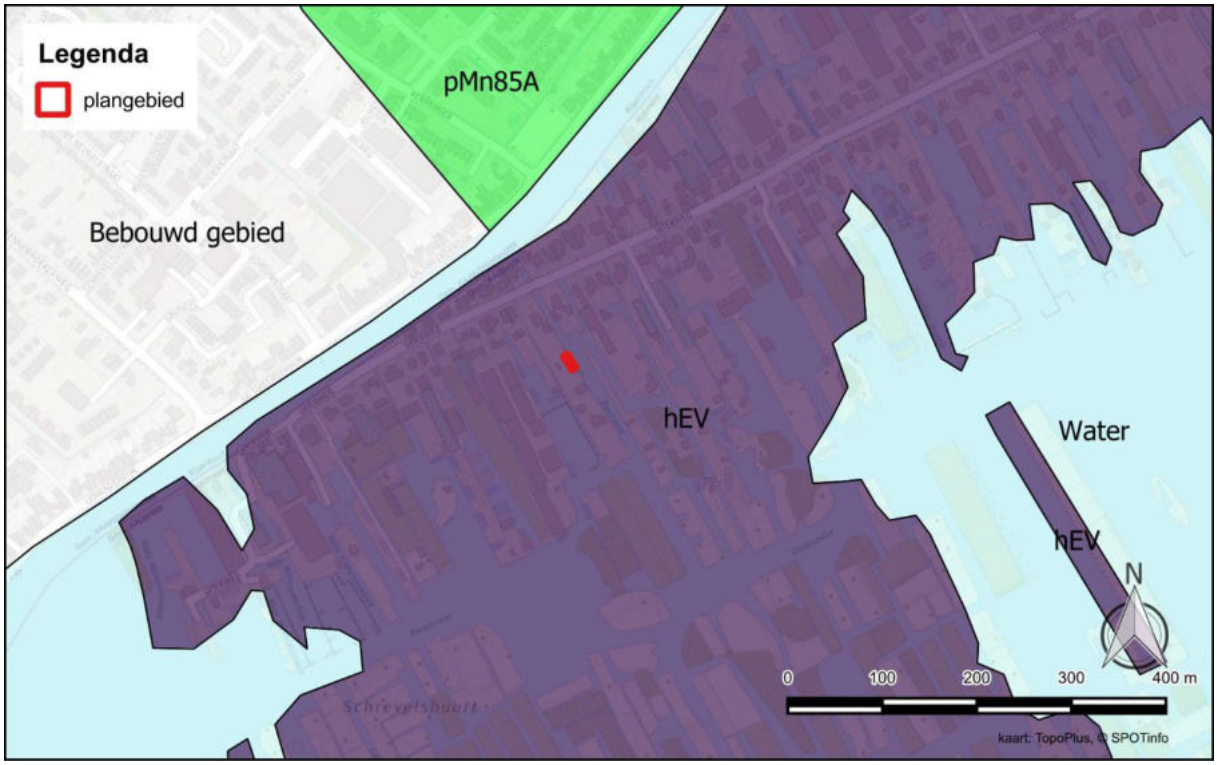
2.2.3. Bodem

Op de bodemkaart is het plangebied gekarteerd als bestaande uit aarveengronden (kaartcode hEV; Figuur 4). Ten zuiden van het plangebied is een eenheid van warmoezerijgronden weergegeven. Deze bodemtypes zijn beide sterk verstoord, als gevolg van respectievelijk seringenteelt en glastuinbouw. Ten noordoosten van het plangebied liggen kalkarme leek- en woudeerdgronden.

Op de bodemkaart van Nederland opgesteld in 1992 zijn er grondwatertrappen verbonden aan de verschillende bodemkundige eenheden (Vos / Markus 1992). Voor de aarveengronden waar het plangebied ook deel van uitmaakt geldt een grondwatertrap II*.

De grondwatertrappenindeling is gebaseerd op gemiddeld hoogste (GHG) en gemiddeld laagste grondwaterstandsdieptes (GLG). Hiermee worden de winter- en zomergrondwaterstanden gekarakteriseerd in een jaar met een gemiddelde neerslag en verdamping. Grondwatertrap II duidt op erg natte gronden waarbij de GHG wordt aangetroffen aan of nabij het maaiveld en de GLG op een diepte tussen 50 en 80 cm –mv.

De asterisk als aanvulling op de grondwatertrap is een aanduiding voor sterke regulering van het grondwater door de mens. Meestal zorgt deze regulering voor een verdere verdroging van de bodem.



Figuur 4: Een uitsnede uit de Bodemkaart van Nederland (bron: BRO) met daarop het plangebied in rood. Kaartcode hEV staat voor aarveengronden. Kaartcode pMn85C staat voor kalkarme leek- en woudeerdgronden.

2.3. Archeologische en ondergrondse bouwhistorische waarden

Binnen het plangebied zijn geen terreinen aanwezig die op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) als waardevol staan aangegeven. Ook zijn er geen waarnemingen en vondsten gemeld en geen eerdere onderzoeken uitgevoerd. In het plangebied zijn voor zover bekend geen ondergrondse bouwhistorische waarden aanwezig.

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Aalsmeer is het plangebied als archeologisch waardevol gebied van de tweede categorie gekarteerd. Deze middelhoge waardering is voornamelijk gebaseerd op de ligging van het plangebied binnen de grenzen van de ontginningsas die de Uiterweg vormt.

Vanuit Archis zijn er verschillende eerder uitgevoerde onderzoeken uit de omgeving van het plangebied bekend. Bureauonderzoeken die binnen het onderzoeksgebied vallen (OM 2178514100, 5458180100) worden buiten beschouwing gelaten. Voor een kaart met de locaties van de besproken onderzoeken wordt verwezen naar bijlage 2.

Ca. 200 m ten westen van het plangebied, op de Uiterweg 395, is een bureau- en booronderzoek uitgevoerd (OM 5119998100). Van dit onderzoek is nog geen informatie beschikbaar.

Ca. 250 m ten westen van het plangebied, op de Uiterweg 401, 403 en 403a, is een bureau- en inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd (OM 4041749100; Beckers 2017). Hierbij is ten behoeve van gegevens over de diepere ondergrond één boring tot 5 m -mv (tot in de top van het Laagpakket van Wormer) gezet en vier boringen tot 2 m -mv (tot minimaal 1 m in het onverstoorde veen). De resultaten uit het booronderzoek kwamen overeen met de verwachting uit het bureauonderzoek. De top van het Laagpakket van Wormer (Formatie van

Naaldwijk) werd aangetroffen op 4,1 m -mv (-4,4 m NAP). De getijdeafzettingen worden afgedekt door een relatief dik veenpakket, waarvan de bovenste 50 cm uit een sterk kleiige, veraarde veenlaag bestaat. Plaatselijk is de veraarde bovenlaag door vergraving niet meer aanwezig. Vanwege de relatief diepe verstoringen en vanwege de afwezigheid van ophogingslagen dan wel een toemaakdek worden geen archeologische waarden verwacht. Het gebied is vrijgegeven voor verder ontwikkelingen.

Ca. 130 m ten noorden van het plangebied, op de Uiterweg 376 en 380, is een bureau- en booronderzoek uitgevoerd (OM 4002066100; Van der Zee 2016). Op basis van het bureauonderzoek zouden de wad- en getijdeafzetttingen (Laagpakket van Wormer) zich bevinden op ca. 4,6 m -mv (-4,8 m NAP). Uit het booronderzoek komt naar voren dat de natuurlijke ondergrond uit mineraalarm veen bestaat. Dit betreft het Hollandveen Laagpakket binnen de Formatie van Nieuwkoop. Het veen is samengesteld uit riet- en zeggeveen. De bovenkant van het natuurlijke veen bevindt zich op 2,5 tot 3,2 m -mv (ca. 2,7 – 3,4 m -NAP). Het natuurlijke veen wordt afgedekt door een 1 – 1,4 m dik pakket sterk veraard en omgezet veen. Dit veen is zwak kleiig en wordt gekenmerkt door het voorkomen van zandkorrels en sporen baksteen. Dit pakket gaat over in een 1,2 tot 1,6 m dik pakket veraard veen met sporen van baksteen, schelpmateriaal, aardewerk, sintels, glas en plastic. Door het bevoegd gezag is geadviseerd om de sloop van het pand uit 1930, Uiterweg 376, vanaf het maaiveld archeologisch te laten begeleiden. Het andere plangebied, Uiterweg 380, is vrijgegeven voor verder ontwikkelingen.

2.4. Historische situatie

Het plangebied ligt aan de Uiterweg, wat een ontginningsas is geweest voor de ontginningen vanaf de Late Middeleeuwen. De Uiterweg is al op de kaart van 1612 weergegeven (Figuur 5). Deze kaart is opgesteld door Floris Balthasar en zijn zoon Balthasar Florisz. Van Berckenrode. Ten noorden van het plangebied is het Haarlemmermeer te zien dat in 1852 is drooggelegd (cultuur en Erfgoed Noord Holland 2012). Langs de Uiterweg is in de 17^{e} eeuw een bebouwingslint aanwezig. De bebouwing die staat aangegeven op de kaart is meer een indicatie dan een accurate weergave ervan. Het is daarom onduidelijk hoe intensief de Uiterweg bebouwd was in de buurt van het plangebied. Maar bebouwing uit deze periode is zeker niet uit te sluiten. Wel is belangrijk om op te merken dat het huidige plangebied niet direct aan de Uiterweg is gelegen, maar op ca. 70 m er vanaf, op een legakker. Dit verhoogt de kans dat het plangebied meer als erf, tuin of bouwland heeft gediend.



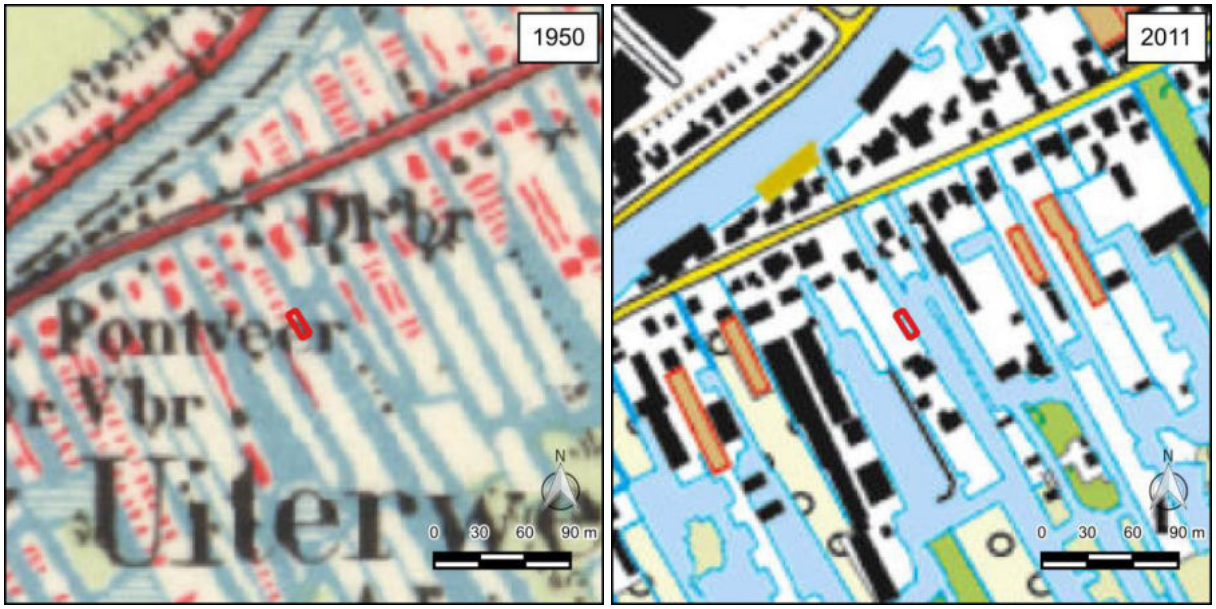
Figuur 5: Een uitsnede uit de historische kaart opgesteld door Floris Balthasars en Balthasar Florisz. Van Berckenrode in 1612 (bron: ww.rijnland.net). Het plangebied ligt bij benadering ter hoogte van de rode pijl.

Op de gedigitaliseerde kadastrale kaart uit de periode 1811 tot 1832 ligt het plangebied in de ontgonnen veenvlakte en zijn de legakkers duidelijk zichtbaar (Figuur 6). Het plangebied bestaat hier uit teelaarde. Hoewel het plangebied onbebouwd is, zijn op ca. 50 m ten noorden van het plangebied meerdere erven zichtbaar tegen de Uiterweg. Net als in de 17e eeuw bevindt de bebouwing zich direct aan de weg.

Op de topografische kaart van 1893 is te zien dat het plangebied nog altijd onbebouwd is gebleven (Figuur 6). Deze situatie blijft hetzelfde in bijvoorbeeld 1950 en 2011 (Figuur 7).



Figuur 6: Links: De gedigitaliseerde kadastrale kaart van 1811-32 met het plangebied in rood (bron: hisgis.nl). Lichtgrijs: de historische bebouwing; Lichtbruin: teelaarde; Blauw: water; groen: bosschages; wit: rietland. Rechts: Het plangebied op een uitsnede van de topografische kaart van 1893.



Figuur 7: Het plangebied op uitsneden van de topografische kaarten van 1950 en 2011 (bron: Topotijdreis).

2.4.1. Tweede Wereldoorlog

Zowel de Indicatieve Kaart Militair Erfgoed (ikme.nl) als de Militaire landschapskaart (rce.webgispublisher.nl) tonen geen indicaties voor de eventuele aanwezigheid van resten uit de Tweede Wereldoorlog in het plangebied.

2.5. Huidig landgebruik

Ten tijde van het veldonderzoek is het plangebied in gebruik als tuin en kade, met op het water een woonark (Figuur 1).

2.6. Mogelijke verstoringen

Vanuit het historische kaartmateriaal is op te maken dat de Uiterweg dateert uit de ontginningsperiode aan het begin van de LME. Uit de historische kaarten blijkt dat de bebouwing zich direct nabij de weg bevond (en bevindt). De kans op verstoringen als gevolg van bebouwing is in het plangebied klein. Wel ligt het plangebied op een ontgonnen veenvlakte met petgaten. Omdat het plangebied een legakker betreft is het mogelijk dat het veen nog deels of helemaal intact is. Op de gedigitaliseerde kadastrale kaart van 1811-1832 wordt duidelijk dat het gehele terrein als teelaarde in gebruik is geweest, vermoedelijk voor tuinbouw. Vermoed wordt dat de eerste meter door deze tuinbouw verstoord is geraakt.

Vanuit de 20^{e} eeuw is het plangebied langzaam meer als tuin in gebruik genomen. Hierbij is bijvoorbeeld ook een kleine insteekhaven voor bootjes gegraven in het plangebied.

2.7. Gespecificeerd verwachtingsmodel

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied is gelegen op een legakker in een ontgonnen veenvlakte met petgaten. De bodemopbouw bestaat uit veen, al dan niet afgedekt met antropogene ophoogpakketten. Het veen is vanaf de Late Middeleeuwen ontgonnen vanaf bewoningsassen waaronder ook de Uiterweg valt. Hierdoor is de verwachting volgens de gemeentelijke kaart hoog. Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied buiten het bebouwingslint ligt. Er zijn geen aanwijzingen voor bebouwing binnen het plangebied op basis van het historische kaartmateriaal. Het plangebied is vanaf minimaal de 19^{e} eeuw in gebruik geweest voor vermoedelijk tuinbouw. Door deze tuinbouw zal vermoedelijk de bovenste meter verstoord zijn. op basis van de bovenstaande punten is de verwachting op archeologische resten laag.

Om het verwachtingsmodel te toetsen en waar nodig aan te vullen en om te controleren in hoeverre de bodemopbouw in het plangebied nog intact is, is er een Inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase, uitgevoerd.

3. Veldonderzoek

3.1. Onderzoekshypothese en onderzoeksopzet

Het doel van het Inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase, is om de in het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting te toetsen en waar nodig aan te passen. Tijdens het veldonderzoek wordt vastgesteld waar de oorspronkelijke bodemopbouw intact is gebleven en waar niet. Daarnaast wordt inzicht verkregen in de vormeenheden van het landschap, voor zover deze van invloed zijn op de locatiekeuze in het verleden. Kansarme zones worden uitgesloten en kansrijke zones worden geselecteerd voor de volgende fasen. Het veldonderzoek bestond uit een booronderzoek. Een veldkartering was door de aanwezige tuin niet mogelijk.

3.2. Werkwijze

In het plangebied zijn 3 boringen gezet, waarvan 2 met een diepte van 3,0 m en 1 met een diepte van 5,0 m beneden het maaiveld (bijlage 3 en 4). Deze boringen zijn verdeeld over het plangebied, met uitzondering van de delen daarvan die in het water liggen Er is gebruik gemaakt van een Edelmanboor met een diameter van 7 cm en benden 1,0 m -mv van een Gutsboor met een diameter van 3 cm. Het veldonderzoek is uitgevoerd door A.W.E. Wilbers (Senior KNA Prospector en Senior KNA Specialist Fysische Geografie).

De boringen zijn beschreven volgens de Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode (ASB; SIKB 2008) met behulp van een veldcomputer en het programma TerraIndex van I.T. Works. De locaties van de boringen (x- en y-waarden) zijn ingemeten vanuit de bebouwing. De hoogtes van de boringen (z-waarden) zijn bepaald aan de hand van het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN3; PDOK). De opgeboorde monsters zijn door middel van verbrokkelen in het veld onderzocht op de aanwezigheid van archeologische indicatoren zoals aardewerk, baksteen, vuursteen, huttenleem en bot.

3.3. Resultaten

3.3.1. Lithologie en geologie

De bodem in het plangebied bestaat bij de diepste boring uit drie pakketten. Onderin is een matig siltig kleipakket aangetroffen. Deze klei is slap, kalkloos en bevat enkele wortelresten. Dit pakket wordt gerekend tot het Laagpakket van Wormer en de top van het pakket ligt op 4,8 m -mv ofwel -4,8 m NAP. Boven dit kleipakket is een veenpakket aanwezig dat bestaat uit zeggeveen. De overgang tussen beide pakketten is zeer geleidelijk met een sterk kleiig veenlaagje, waaruit blijkt dat het getijdenlandschap van het Laagpakket van Wormer zeer geleidelijk is bedekt met een veenpakket. Het veenpakket is onderdeel van het Hollandveen Laagpakket.

Het bovenste aangetroffen pakket (vanaf het Hollandveen tot aan het maaiveld) bestaat uit zwak tot sterk zandig veen, met resten van puin, baksteen, glas. Dit pakket is het enige pakket dat is aangetroffen in boringen 1 en 2 aangezien de onderzijde van dit pakket (in boring 3) ligt op 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Het veen in deze lagen is sterk amorf waardoor de lagen sterk lijken op baggerslib, met name voor de delen die onder de grondwaterspiegel liggen. Dit pakket is aangebracht door de mens. Blijkbaar is het plangebied uitgegraven tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP en later weer opgevuld, waarschijnlijk nadat aan de waterzijde een beschoeiing was aangebracht.

3.3.2. Bodemopbouw

Aangezien de bodem in het plangebied tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv bestaat uit door de mens aangebrachte grond is in het plangebied geen sprake meer van een natuurlijke bodem. De grondwaterstand is in de boringen moeilijk te bepalen, maar ligt ongeveer tussen 0,5 en 0,8 m -mv.

3.3.3. Archeologische indicatoren

In de boringen zijn geen archeologische indicatoren waargenomen. De puin- en glasresten die zijn aangetroffen in het bovenste pakket, tonen duidelijk aan dat dit pakket door de mens is aangebracht en dat dit recent (waarschijnlijk in de 20e eeuw) is gedaan.

3.4. Interpretatie

Het plangebied lag tot ongeveer 4000 voor Chr. in een getijdegebied (een soort Waddenzee). Met de sluiting van de kust is in dit gebied langzaamaan steeds meer veen ontstaan en daardoor is een dik Hollandveenpakket ontstaan. Dit Hollandveenpakket is in het plangebied niet helemaal afgegraven, maar blijkens de boringen wel tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Wanneer deze afgraving heeft plaatsgevonden is onduidelijk, ergens tussen de 17e en de 20e eeuw, maar recent, waarschijnlijk in de 20e eeuw, is deze afgraving weer opgevuld met grond. Deze grond is waarschijnlijk aangevoerd van elders en daarmee heeft dit pakket geen archeologische verwachting meer. De archeologische verwachting voor het Laagpakket van Wormer is zeer laag en dat geldt ook voor het restant van het Hollandveen.

4. Conclusie en aanbevelingen

In opdracht van Architektenburo R.J. Pannekoek B.V. zijn in september 2023 een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, uitgevoerd in verband met de geplande (her)ontwikkeling van het plangebied aan de Uiterweg 351-ws in Aalsmeer, gemeente Aalsmeer. Ten behoeve van het onderzoek is een aantal vragen gesteld die als volgt beantwoord kunnen worden:

- *Wat is de fysiek-landschappelijke ligging van de locatie?*

Het plangebied ligt in een ontgonnen veengebied.

- *Hoe is de bodemopbouw in het plangebied en in welke mate is deze nog als intact te beschouwen?*

De bodem in het plangebied is afgegraven tot ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP en later weer aangevuld met van elders aangevoerde grond.

- *Bevinden zich archeologisch relevante afzettingen in het plangebied? En zo ja, op welke diepte ten opzichte van het maaiveld en het NAP?*

Het plangebied kent geen archeologisch relevante afzettingen of niveaus.

- *Wat is de specifieke archeologische verwachting van het plangebied en wordt deze bij het veldonderzoek bevestigd?*

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied is gelegen op een legakker in een ontgonnen veenvlakte met petgaten. De bodemopbouw bestaat uit veen, al dan niet afgedekt met antropogene ophoogpakketten. Het veen is vanaf de Late Middeleeuwen ontgonnen vanaf bewoningsassen waaronder ook de Uiterweg valt. Hierdoor is de verwachting volgens de gemeentelijke kaart hoog. Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied buiten het bebouwingslint ligt. Er zijn geen aanwijzingen voor bebouwing binnen het plangebied op basis van het historische kaartmateriaal. Het plangebied is vanaf minimaal de 19^{e} eeuw in gebruik geweest voor vermoedelijk tuinbouw. Door deze tuinbouw zal vermoedelijk de bovenste meter verstoord zijn. op basis van de bovenstaande punten is de verwachting op archeologische resten laag.

Naar aanleiding van de boringen is de archeologische verwachting van het plangebied nog lager of zelfs nul. Uit het booronderzoek blijkt dat de bodem in het plangebied is afgegraven tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP, en dat dit gebied later weer is opgevuld met aangevoerde grond. Door deze diepe verstoring heeft het plangebied tot een diepte van 3,4 m -mv geen archeologische verwachting meer. Onder de verstoringen komt een restant van het Hollandveen voor en daaronder de afzettingen uit een getijdegebied dat hoort bij het Laagpakket van Wormer. Voor beide pakketten geldt een zeer lage archeologische verwachting aangezien deze landschappen nauwelijks begaanbaar waren voor de mens.

- *Hoewel niet het doel van een verkennend booronderzoek, kunnen er toch archeologische indicatoren worden aangetroffen. Indien deze worden aangetroffen, dan gelden tevens de volgende vragen: wat is de verticale en horizontale ligging van de aangetroffen indicatoren, wat is de datering en wat is de invloed van deze vondsten op de archeologische verwachting van het plangebied?*

In de boringen zijn geen archeologische indicatoren waargenomen.

- *In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische waarden bedreigd door de voorgenomen bodemverstorende werkzaamheden?*

Aangezien het plangebied blijkbaar al eens ontgraven is geweest tot ongeveer 3,4 m -mv vormen de huidige plannen voor een ontgraving tot ongeveer 3,0 m -mv geen enkele bedreiging voor eventuele archeologische waarden.

4.1. Aanbevelingen

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied al eens ontgraven was tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Het plangebied heeft tot die diepte dus geen archeologische verwachting meer. De archeologische verwachting van het onder de verstoringen voorkomende Hollandveen pakket en het Laagpakket van Wormer is zeer laag. IDDS Archeologie adviseert om het plangebied, voor wat betreft het aspect archeologie, vrij te geven voor de voorgenomen civieltechnische werkzaamheden.

Bovenstaand advies dient gecontroleerd en beoordeeld te worden door de bevoegde overheid, in dit geval de Gemeente Aalsmeer. Deze zal vervolgens een besluit nemen inzake de te volgen procedure. IDDS Archeologie wil meegeven dat voordat dit besluit genomen is, er niet begonnen kan worden met bodemverstorende activiteiten of activiteiten die voorbereiden op bodemverstoringen.

Het uitgevoerde onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht volgens de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden. Het archeologisch onderzoek is erop gericht om de kans op het onverwacht aantreffen dan wel het ongezien vernietigen van archeologische waarden bij bouwwerkzaamheden in het plangebied te verkleinen. Aangezien het onderzoek is uitgevoerd door middel van een steekproef kan echter, op basis van de onderzoeksresultaten, de aan- of afwezigheid van eventuele archeologische waarden niet gegarandeerd worden. Wij wijzen u er graag op dat indien archeologische waarden worden aangetroffen, deze conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet zo spoedig mogelijk bij de minister voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap gemeld dienen te worden. Dit kan door het invullen van het vondstmeldingsformulier op de website van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (www.cultureelerfgoed.nl) of door contact op te nemen met de InfoDesk (info@cultureelerfgoed.nl).

Literatuur

Beckers, I.S.J., 2017: *Uiterweg 401, 403 en 403a te Aalsmeer. Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek.* ADC Rapport 4328.

Centraal College van Deskundigen, 2018: *Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, versie 4.1*, Gouda.

Mulder, E.F.J. de/ M.C. Geluk/ I.L. Ritsema/ W.E. Westerhoff/ T.E. Wong, 2003: *De ondergrond van Nederland*, Groningen/Houten.

Semeijn, R. / A.W.E. Wilbers, 2023: *Plan van aanpak. Uiterweg 351-ws in Aalsmeer, gemeente Aalsmeer*, Noordwijk (Intern rapport, IDDS Archeologie).

SIKB, 2008: *Archeologische standaard boorbeschrijving, Archeologie Leidraad*, Gouda.

TNO-NITG, 2010: *Geologische overzichtskaart van Nederland*, Utrecht.

Zee van der R.M., 2016: *Uiterweg 376 en 380, Aalsmeerd (gemeente Aalsmeer). Een bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek.* ADC Rapport 4050.

Websites

archis.cultureelerfgoed.nl

hisgis.nl

ikme.nl

landschapinnederland.nl/militaire-landschapskaart

www.bodemloket.nl

www.dinoloket.nl

www.pdok.nl

www.rijnland.net/over-rijnland/erfgoed/archieven-en-collecties

www.topotijdreis.nl

http://www.aalsmeer.nl/web/Cultuur-Sport-en-Vrije-tijd/Geschiedenis-en-historie/Beleidsnota-Archeologie.htm

Afbeeldingen

Figuur 1: Het plangebied op een recente luchtfoto (bron: PDOK).....6
Figuur 2: Een uitsnede uit de geomorphologische kaart met daarop het plangebied in rood (bron: BRO). Blauw staat voor een ontgonnen veenvlakte met petgaten. Groen staat voor een vlakte van getij-afzettingen. De roze kleur staat voor dijken van geomorfologisch belang en de lichtblauwe kleur staat voor water.....9
Figuur 3: Een uitsnede uit het AHN met daarop het plangebied in het rood (bron: www.ahn.nl).....10
Figuur 4: Een uitsnede uit de Bodemkaart van Nederland (bron: BRO) met daarop het plangebied in rood. Kaartcode hEV staat voor aarveengronden. Kaartcode pMn85C staat voor kalkarme leek- en woudeerdgronden.....11
Figuur 5: Een uitsnede uit de historische kaart opgesteld door Floris Balthasars en Balthasar Florisz. Van Berckenrode in 1612 (bron: ww.rijnland.net). Het plangebied ligt bij benadering ter hoogte van de rode pijl.....13
Figuur 6: Links: De gedigitaliseerde kadastrale kaart van 1811-32 met het plangebied in rood (bron: hisgis.nl). Lichtgrijs: de historische bebouwing; Lichtbruin: teelaarde; Blauw: water; groen: bosschages; wit: rietland. Rechts: Het plangebied op een uitsnede van de topografische kaart van 1893.....14
Figuur 7: Het plangebied op uitsneden van de topografische kaarten van 1950 en 2011 (bron: Topotijdreis).....14

Lijst van afkortingen en begrippen

Afkortingen

AHN	Actueel Hoogtebestand Nederland
AMK	Archeologische Monumenten Kaart
AMZ	Archeologische Monumentenzorg
Archis	Archeologisch Informatie Systeem
ASB	Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode
AWN	Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland
BP	Before Present (Present = 1950)
GHG	Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand
GLG	Gemiddeld Laagste Grondwaterstand
GPS	Global Positioning System
indet	ondetermineerbaar
KNA	Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie
mv	maaiveld (het landoppervlak)
NAP	Normaal Amsterdams Peil
PvA	Plan van Aanpak
PvE	Programma van Eisen
RCE	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
SIKB	Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer

Verklarende woordenlijst

^{14}C-datering	(ook wel C14-datering) Bepaling van gehalte aan radioactieve koolstof ^{14}C van organisch materiaal (hout, houtskool, veen, schelpen e.d.) waaruit de ^{14}C-ouderdom kan worden afgeleid. Deze ouderdom wordt opgegeven in jaren vóór 1950 na Chr. (jaren BP) met daaraan toegevoegd de aan de meting verbonden mogelijke afwijking (standaarddeviatie)
Allerød tijd	Korte, relatief warme periode uit de laatste ijstijd (Weichselien), ca. 11.800-11.000 jaar geleden
antropogeen	Ten gevolge van menselijk handelen (door mensen veroorzaakt/gemaakt)
Archis-melding	Elke melding bij het centraal informatiesysteem (Archis)
artefact	Alle door de mens vervaardigde of gebruikte voorwerpen
bioturbatie	Verstoring van de oorspronkelijke bodemstructuur en/of transport van materiaal door plantengroei en dierenactiviteiten
Bølling tijd	Korte, relatief warme periode uit de laatste ijstijd (Weichselien), ca. 13.500-12.000 jaar geleden
Boreaal	Tijdvak, onderafdeling van het Holoceen, gekarakteriseerd door een gematigd en continentaal klimaat en een bebost landschap gedomineerd door loofbomen (datering ca. 6800-5500 voor Chr.)
buitendijks	Gronden die aan de rivierzijde van een dijk liggen. In het buitendijkse gebied liggen de uiterwaarden
castellum	Romeins legerkamp
conservering	Mate waarin grondsporen, anorganische en organische archeologische resten bewaard zijn
couperen	Het maken van één of meer verticale doorsneden door een spoor of laag om de aard, diepte, vullingen, vorm en relaties met andere fenomenen vast te stellen
crematie	Begraving met gecremeerd menselijk bot
crevasse	Doorbraakgeul door een oeverwal
dagzomen	Aan de oppervlakte komen, zichtbaar worden van gesteenten (met inbegrip van zand, klei, etc.)

dekzand	Fijnzandige afzettingen die onder periglaciale omstandigheden voornamelijk door windwerking ontstaan zijn; de dekzanden van het Weichselien vormen in grote delen van Nederland een ‘dek’ (Formatie van Boxtel)
Dryas	Laatste gedeelte van de laatste ijstijd (Weichselien), ca. 20.000-10.000 jaar geleden
Edelmanboor	Een handboor voor bodemonderzoek
Eemien	Interglaciaal tussen de voorlaatste en laatste ijstijd (Saalien en Weichselien), ca. 130.000-120.000 jaar geleden
eerdgrond	Grond met een humushoudende minerale bovengrond van meer dan 50 cm, ontstaan door invloed van de mens
eolisch	Door de wind gevormd, afgezet
estuarien	Afgezet in een estuarium
estuarium	Inham aan de kust waarin met name het getijde grote invloed uitoefent op het landschap, bijvoorbeeld de Westerschelde
fluviatiel	Door rivieren gevormd, afgezet
fluvioglaciaal	Door smeltwater (afkomstig van gletsjers) afgezet
gaafheid	Mate van (fysieke) verstoring van de bodem, zowel in verticale zin (diepte) als in horizontale zin (omvang)
Hollandveen	Holocene formatie, ontstaan vanaf 3500 voor Chr.
Holoceen	Jongste geologisch tijdvak dat nog steeds voortduurt (vanaf de laatste ijstijd: ca. 8800 jaar voor Chr.)
horizont	Kenmerkende laag binnen de bodemvorming
humeus	Organische stoffen bevattend; bestaande uit resten van planten en dieren in de bodem
ijzeroer	IJzeroxidenhydraat, een ijzererts dat vooral in vlakke landstreken, in dalen en moerassige gebieden op geringe diepte voorkomt
in situ	Achtergebleven op exact de plaats waar de laatste gebruiker het heeft gedeponeerd, weggegooid of verloren
inhumatie	Begraving met niet gecremeerd menselijk bot
interstadiaal	Een warmere periode tijdens een ijstijd (glaciaal)
kom	Laag gebied waar na overstroming van een rivier vaak water blijft staan en klei kan bezinken
kreek	Waterweg waarbij het water vanuit zee of rivier onder invloed van het getijde in- en uitstroomt
kronkelwaard	Deel van een stroomgebied omgeven – en grotendeels opgebouwd – door een meander
kwel	Door hydrostatische druk aan het oppervlakte treden van grondwater
kwelder	zie schor
laag	Een vervolgbare grondeenheid die op archeologische of geologische gronden als eenheid wordt onderscheiden
leem	Grondsoort die wordt gekenmerkt door een samenstelling van meer dan 50% silt, minder dan 50% zand en minder dan 25% klei
Limes	de noordgrens van het Romeinse rijk
lithologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de beschrijving en het ontstaan van de sedimentaire gesteenten
löss	Door de wind gevormde afzetting van zeer fijnkorrelig materiaal waarvan het overgrote deel van de korrels (60-85%) kleiner is dan 0,063 mm
lutum	Kleideeltjes kleiner dan 0,002 mm
meander	Min of meer regelmatige lusvormige rivierbocht
meanderen	(van rivieren of beken) Zich bochtig door het landschap slingeren
oeverwal	Langgerekte rug langs een rivier of kreek, ontstaan doordat bij het buiten de oevers treden van de stroom het grovere materiaal het eerst bezinkt

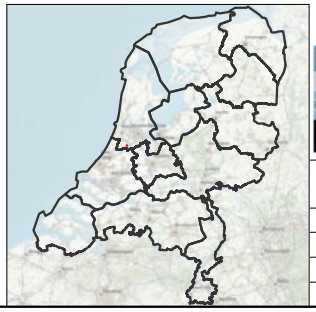
OSL-datering	Dateringsmethode waarmee op grond van energieverval kan worden bepaald wanneer een fragment kwarts (zand) voor het laatst heeft blootgestaan aan direct zonlicht
oxidatie	Reactie met zuurstof (roesten/corrosie bij metalen; 'verbranding' bij veen)
plaggendek	Verhoogd bouwland, ontstaan door ophoging ten gevolge van bemesting. Voor de bemesting werden plaggen of met zand vermengde potstalmest opgebracht
plangebied	Gebied waarbinnen de realisering van de planvorming het bodemarchief kan bedreigen
Pleistoceen	Geologisch tijdperk dat ca. 2,3 miljoen jaar geleden begon. Gedurende deze periode waren er sterke klimaatswisselingen van gematigd warm tot zeer koud (de vier bekende ijstijden). Na de laatste ijstijd begon het Holoceen (ca. 8800 voor Chr.)
podzol	Goed ontwikkelde bodem in gebieden met veel neerslag
pollenanalyse	De bestudering van fossiele stuifmeelkorrels en sporen waardoor een beeld van de vegetatiegeschiedenis gevormd kan worden. Uit de vegetatiegeschiedenis kan het klimaat worden gereconstrueerd
prehistorie	Dat deel van de geschiedenis waarvan geen geschreven bronnen bewaard zijn gebleven
rivierduin	Door verstuiving uit een riviervlakte hierlangs ontstaan duin (in Nederland meestal Weichselien of Vroeg Holoceen van ouderdom)
Saalien	Voorlaatste ijstijd, waarin het landijs tot in Nederland doordrong en de stuwwallen werden gevormd, ca. 200.000-130.000 jaar geleden
schor	Zandgrond in een getijdenwater; staat alleen onder water bij zeer hoog tij, begroeid
silt	Zeer fijn sediment met grootte 0,002-0,063 mm
slak	Steenachtig afval van metaal- of aardewerkproductie
slik	Zandgrond in een getijdenwater; staat onder water bij vloed en valt droog bij eb, kwelder onbegroeid; wad
spieker	Op palen geplaatst opslaghuisje
strandvlakte	Groot vlak zandig gebied tussen twee strandwallen
strandwal	Langs de kust gevormde langgerekte zandrug die uitsteekt boven het gemiddelde hoogwaterniveau; geeft in Nederland de oude ligging van de kustlijn weer
stratigrafie	Opeenvolging van lagen in de bodem
stroomgordel	Het geheel van rivieroeverwal-, rivierbedding- en kronkelwaard-afzettingen, al dan niet met restgeul(en)
stroomrug	Oude riviergeul die zodanig is opgehoogd met zandige afzettingen dat de rivier een nieuwe loop heeft gekregen; blijft door inklinking van de komgebieden als een rug in het landschap liggen
stuwwal	Door de druk van het landijs in het Saalien opgedrukte rug van scheefgestelde preglaciale sedimenten
terras (rivier-)	Door een rivier verlaten en daarna versneden dalbodem
vaaggronden	Minerale gronden zonder duidelijke podzol-B-horizont, zonder briklaag en zonder minerale eerdlaag
vicus	Een burgerlijke nederzetting uit de Romeinse tijd met een stedelijk karakter maar zonder stadsrechten
vindplaats	Ruimtelijk begrensd gebied waarbinnen zich archeologische informatie bevindt
Weichselien	Geologische periode (laatste ijstijd, waarin het landijs Nederland niet bereikte), ca. 120.000-10.000 jaar geleden
zavel	Grondsoort die tussen 8 en 25% lutum (kleideeltjes kleiner dan 0,002 mm) bevat
zeldzaamheid	Mate waarin een bepaald type monument schaars is (of is geworden) voor een periode of in een gebied

Bijlage 1: Topografische kaart



Legenda

plangebied



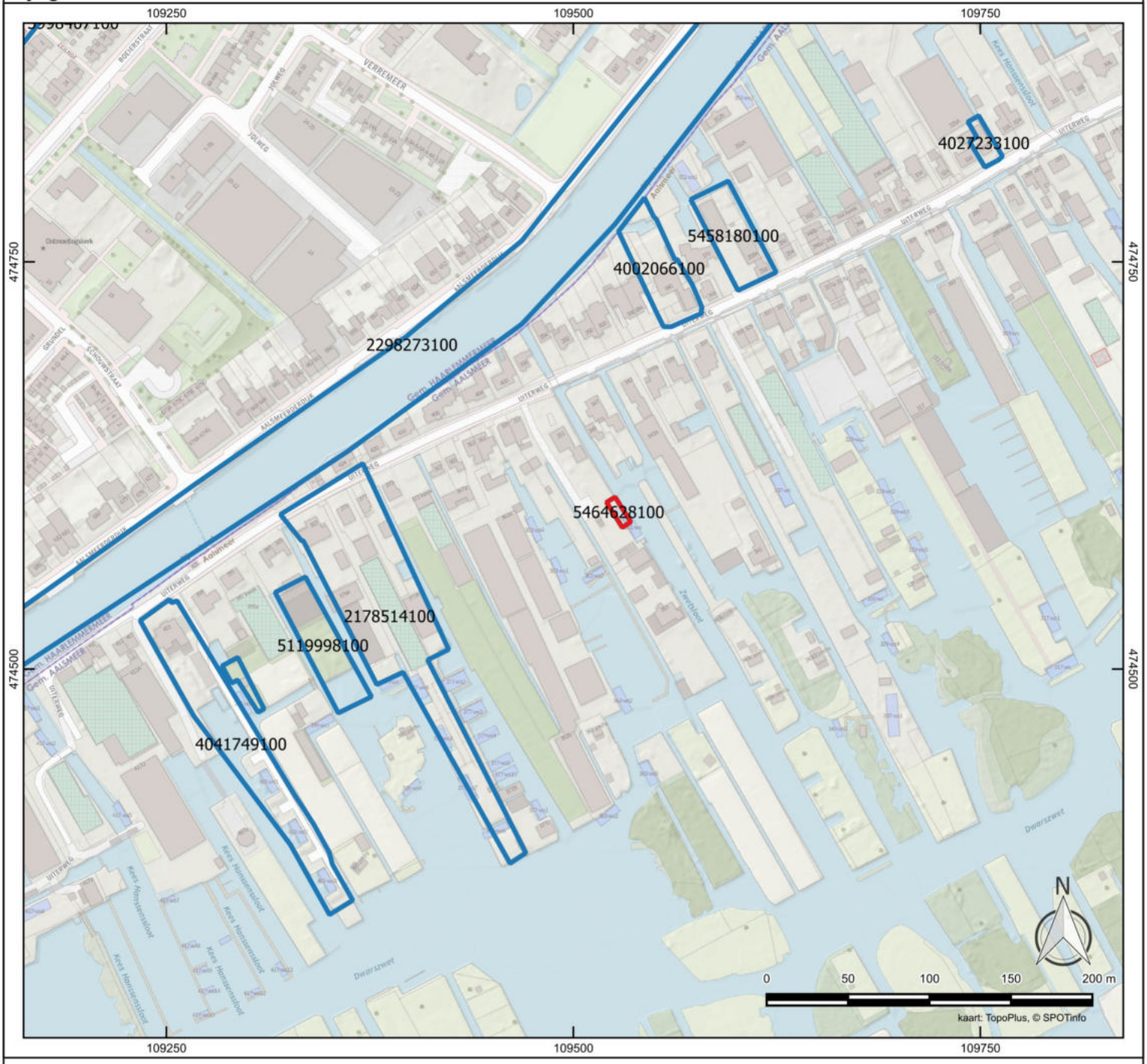
IDDS
's- Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.NL

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
T 071 - 402 85 86

maakt ontwikkelen mogelijk

Project:	A4630 Uiterweg 351, Aalsmeer
Auteur:	AWI OM:5464628100
Formaat:	A4
Schaal:	1:5.000
Datum:	02-10-2023

Bijlage 2: ARCHIS informatie kaart



Legenda

plangebied onderzoeksmeldingen



IDDS
's- Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.NL

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
T 071 - 402 85 86

IDDS maakt ontwikkelen mogelijk

Project:	A4630 Uiterweg 351, Aalsmeer
Auteur:	AWI OM:5464628100
Formaat:	A4
Schaal:	1:3.500
Datum:	02-10-2023

Bijlage 3: Boorlocatiekaart



Legenda

- plangebied
- boorpunten



IDDS
's- Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.NL

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
T 071 - 402 85 86

IDDS *maakt ontwikkelen mogelijk*

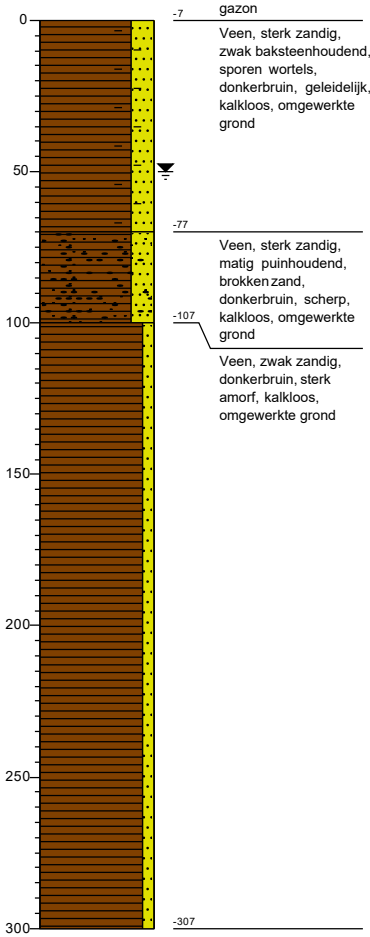
Project:	A4630 Uiterweg 351, Aalsmeer
Auteur:	AWI OM:5464628100
Formaat:	A4
Schaal:	1:250
Datum:	02-10-2023

Bijlage 4: Boorbeschrijvingen

Bijlage 4: Boorbeschrijvingen

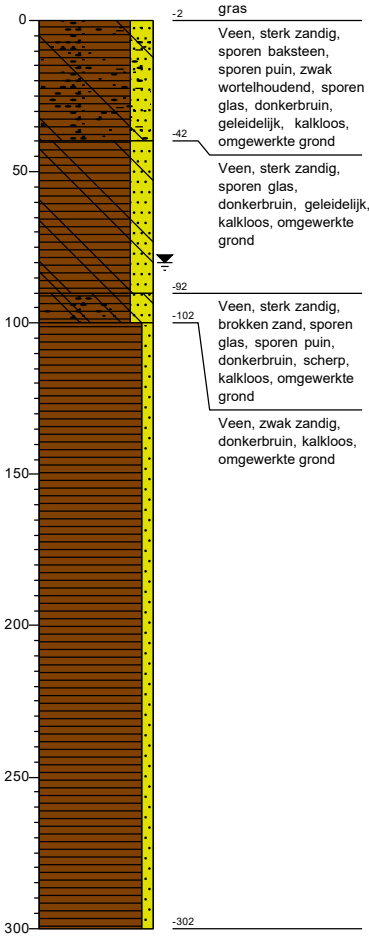
Boring: 1

Datum: 27-9-2023
X: 109530,19
Y: 474589,32
Hoogte (m NAP): -0.073



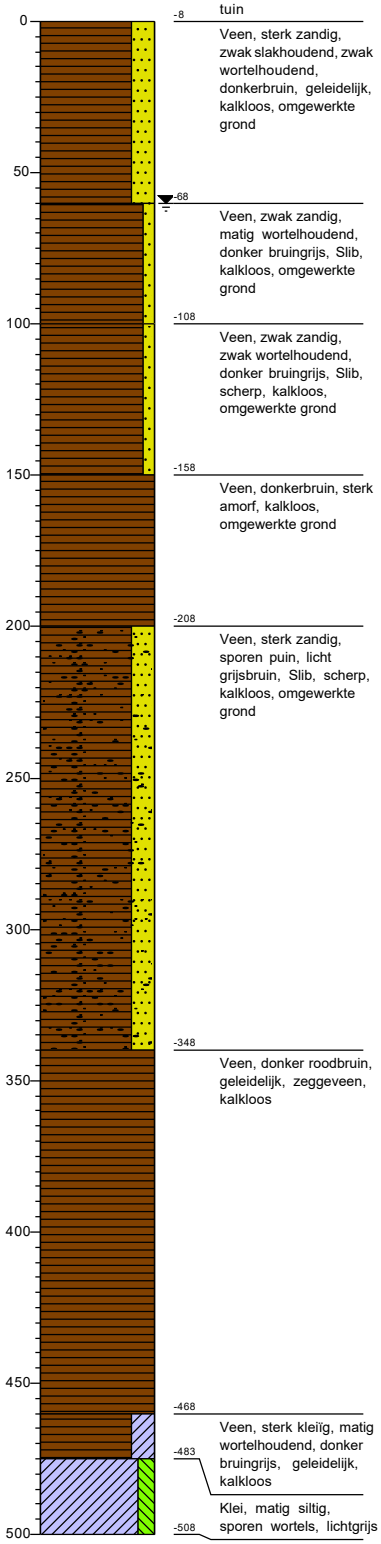
Boring: 2

Datum: 27-9-2023
X: 109525,86
Y: 474595,25
Hoogte (m NAP): -0.021



Boring: 3

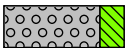
Datum: 27-9-2023
X: 109524,78
Y: 474600,54
Hoogte (m NAP): -0.082

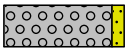


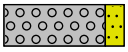
Projectcode: A4630-01
Projectnaam: Uiterweg 351-ws, Aalsmeer

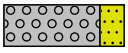
Legenda (conform NEN 5104)

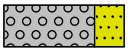
grind


Grind, siltig

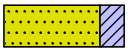

Grind, zwak zandig

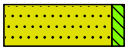

Grind, matig zandig


Grind, sterk zandig


Grind, uiterst zandig

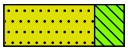
zand


Zand, kleïig


Zand, zwak siltig


Zand, matig siltig


Zand, sterk siltig


Zand, uiterst siltig

veen


Veen, mineraalarm

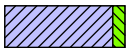

Veen, zwak kleïig

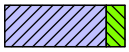

Veen, sterk kleïig


Veen, zwak zandig

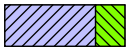

Veen, sterk zandig

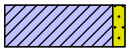
klei

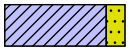

Klei, zwak siltig

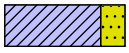

Klei, matig siltig


Klei, sterk siltig


Klei, uiterst siltig


Klei, zwak zandig


Klei, matig zandig

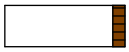

Klei, sterk zandig

leem

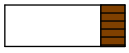

Leem, zwak zandig

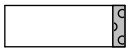

Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

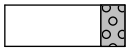

zwak humeus


matig humeus


sterk humeus


zwak grindig


matig grindig


sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

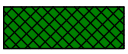

geroerd monster

ongeroerd monster

volumering

overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand


slib


water

Legenda afkortingen Archeologische Boorbeschrijving (conform ASB 2008)

Percentages en Mediaan

Klasse	***Zandmediaan***
Uiterst fijn	63-105 µm
Zeer fijn	105-150 µm
Matig fijn	150-210 µm
Matig grof	210-300 µm
Zeer grof	300-420 µm
Uiterst grof	420-2000 µm

Nieuwvormingen
(1=spoor, 2=weinig, 3=veel)

Afkorting	***Nieuwvormingen***
FEC	IJzerconcreties
FFC	Fosfaatconcreties
FOV	Fosfaatvlekken
MNC	Mangaanconcreties
ROV	Roestvlekken
VIV	Vivianiet
VKZ	Verkiezeling
ZAV	Zandverkittingen

Bodemkundige interpretaties

Code	***Bodemkundige interpretaties***
BOD	Bodem
BOV	Bouwvoor
ESG	Esgrond
GLE	Gleyhorizont
HIN	Humusinspoeling
INH	Inspoelingshorizont
KAT	Katteklei
KBR	Klei, brokkelig
LOO	Loodzand
MOE	Moedermateriaal
OMG	Omgewerkte grond
OPG	Opgebrachte grond
OXR	Oxidatie-reductiegrens
POD	Podzol
RYP	Gerijpt
TKL	Top kalkloos
TRP	Terpaarde
UIT	Uitspoelingshorizont
VEN	Vegetatieniveau
VNG	Gelaagd vegetatieniveau
VRG	Vergraven

Bodemhorizont

Code	***Bodemhorizont***	***Omschrijving***
BHA	A-horizont	Minerale bovengrond
BHAB	AB-horizont	Overgangshorizont
BHAC	AC-horizont	Overgangshorizont
BHAE	AE-horizont	Overgangshorizont
BHB	B-horizont	Inspoelingshorizont
BHBC	BH-horizont	Overgangshorizont
BHC	C-horizont	Uitgangsmateriaal
BHE	E-horizont	Uitspoelingshorizont
BHEB	EB-horizont	Overgangshorizont
BHO	O-horizont	Strooisellaag
BHR	R-horizont	Vast gesteente

Sedimentaire karakteristiek, laaggrens

Afkorting	***Afmeting overgangszone***	***Klasse***
BDI	≥ 3,0 - < 10,0 cm	Basis diffuus
BGE	≥ 0,3 - < 3,0 cm	Basis geleidelijk
BSE	< 0,3 cm	Basis scherp

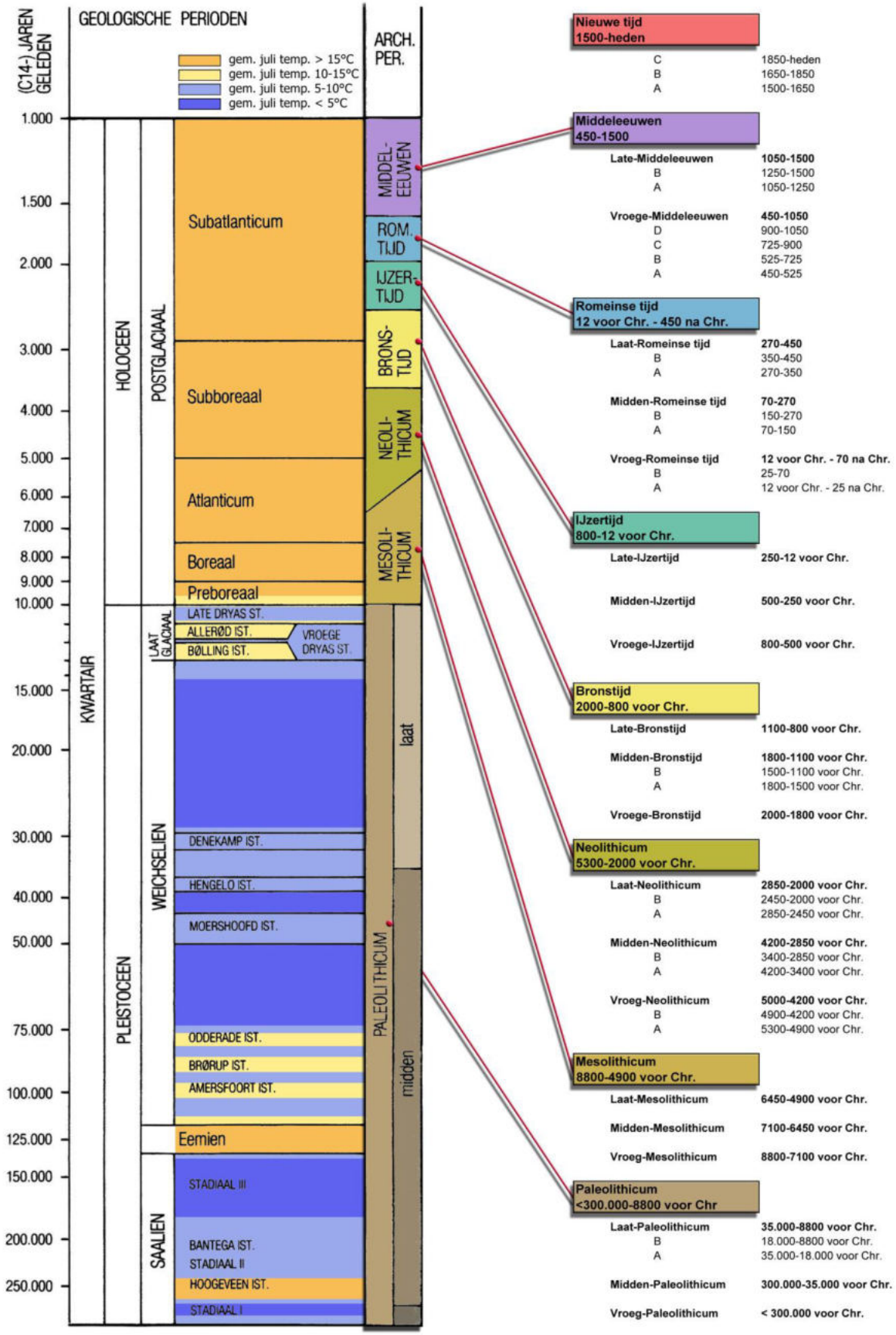
Kalkgehalte

Code	***Kalkgehalte***
CA1	Kalkloos
CA2	Kalkarm
CA3	kalkrijk

Archeologische indicatoren
(1=spoor, 2=weinig, 3=veel)

Code	***Omschrijving***
AWF	Aardewerkfragmenten
BST	Baksteen
GLS	Glas
HKB	Houtskoolbrokken
HKS	Houtskoolspikkels
MXX	Metaal
OXBO	Onverbrand bot
OXBV	Verbrand bot
SGK	Gebroken kwarts
SLA	Slakken/sintels
SVU	Vuursteen
SXX	Natuursteen
VKL	Verbrande klei
VSR	Visresten

Bijlage 5: Periodentabel



M+P | Onderdeel van Müller-BBM groep
Mensen met oplossingen

Rapport

Akoestisch onderzoek woonark Uiterweg 351 te Aalsmeer

M+P.APANN.23.03.1 | 22 december 2023

Colofon

Opdrachtnemer	M+P raadgevende ingenieurs BV
Opdrachtgever	Architektenburo R.J. Pannenkoek b.v. Hadleystraat 55 1431 SL AALSMEER
Opdrachtnummer	-
Titel	Akoestisch onderzoek woonark Uiterweg 351 te Aalsmeer
Rapportnummer	M+P.APANN.23.03.1
Revisie	0
Datum	22 december 2023
Aantal pagina's	38
Auteurs	R.L. Florentinus Ing R.A.O. Gijsel
Contactpersoon	Richard Florentinus | 0297-320651 | aalsmeer@mp.nl

M+P

Visserstraat 50 | 1431 GJ Aalsmeer
Wolfskamerweg 47 | 5262 ES Vught

www.mp.nl | onderdeel van de Müller-BBM groep | Lid NLingenieurs | ISO 9001 gecertificeerd

Copyright

© M+P raadgevende ingenieurs BV | Niets van deze rapportage mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan is overeengekomen tussen de opdrachtgever en M+P (DNR 2011 Artikel 46).

Samenvatting

In opdracht van architektenburo R.J. Pannekoek b.v. heeft M+P akoestisch onderzoek uitgevoerd in verband met het verplaatsen en vernieuwen van een woonark aan de Uiterweg 351 te Aalsmeer. De ligplaats van de woonark wordt 15 meter verplaatst.
Onderzocht is de geluidsbelasting op de woonark ten gevolge van de nabijgelegen bedrijvigheid, de Uiterweg en de geluidsbelasting ten gevolge van vliegverkeer op Schiphol.

Op basis van de bedrijfssituatie van de nabij gelegen bedrijven en de verkeersgegevens van de gemeente Aalsmeer is een rekenmodel opgesteld.

Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse geen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai.
Verder voldoet de geluidsbelasting vanwege de bedrijvigheid aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en aan de VNG richtwaarde stap 2 gemengd gebied, met uitzondering van avondperiode wanneer boten terugkeren naar de jachthaven De Konkel. Het maximaal optredende geluidsniveau bedraagt L_{max} = 70 dB(A).

De ligplaats bevind zich dichtbij de vaarroute van de boten van de jachthaven De Konkel zodat het onvermijdelijk is dat de voorbij varende boten een hoger geluidsniveau veroorzaken dan de standaard geluidsvoorwaarden uit het Activiteitenbesluit en richtwaarde van de VNG stap 2. In de bestaande situatie is de geluidsbelasting nagenoeg hetzelfde als in de nieuwe situatie omdat de woonark slechts 15 meter wordt verplaatst. Het is dan ook acceptabel om een hogere geluidsbelasting in de avondperiode toe te staan. In het Activiteitenbesluit artikel 2.17 is voor bestaande situaties een 5 dB hogere geluidsbelasting toegestaan. Er is dan ook nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.
Het is aan het bevoegd gezag hier een uitspraak over te doen.

De woonark ligt binnen het beperkingengebied LIB-4 van de luchthaven Schiphol. Omdat de woonark geen toename geeft van het aantal woningen in het gebied en in de huidige situatie al in het gebied ligt is het ons inziens toelaatbaar. Het is echter aan het bevoegd gezag dit te beoordelen.

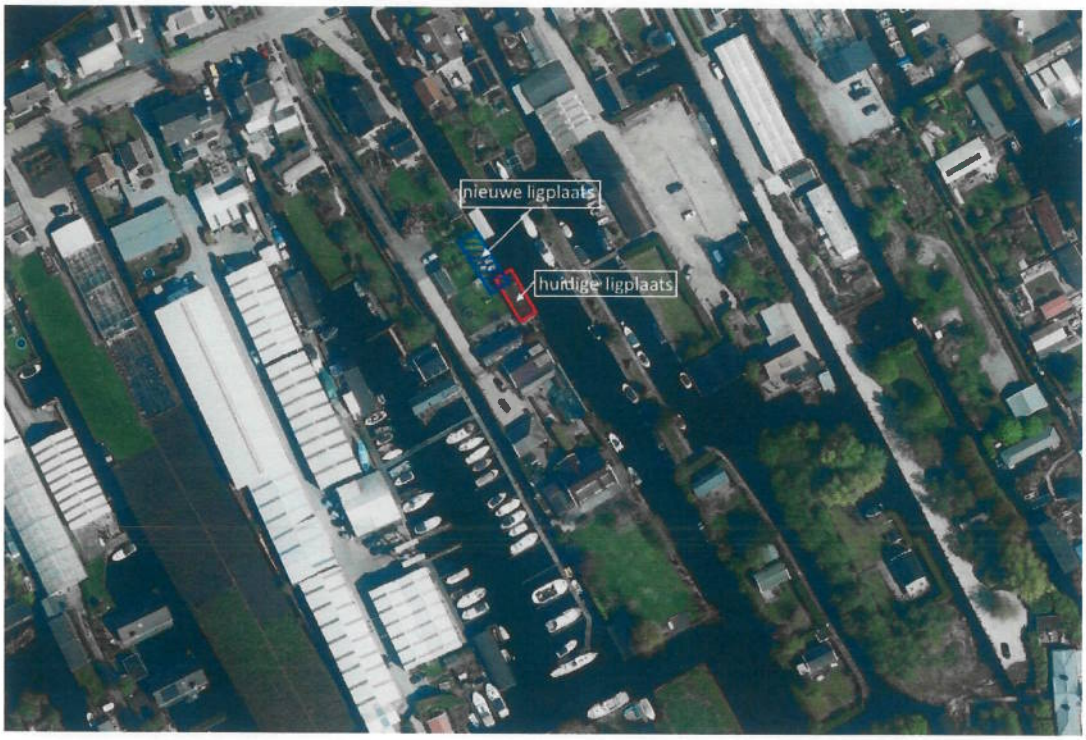
Inhoud

	Samenvatting	3
1	Inleiding	5
2	Geluidsmetingen	6
3	Bedrijvigheid	7
3.1	Jachthaven De Konkel	7
3.2	Jachtwerf Van der Zwaard B.V.	8
3.3	Mooren Boat Business	8
4	Geluidsvoorschriften bedrijvigheid	10
4.1	Toetsingskader goede ruimtelijke ordening	11
5	Wegverkeer	13
5.1	Wettelijk kader	13
5.2	Bepalingsmethode	13
6	Berekeningsresultaten	15
6.1	Bedrijvigheid	15
6.1.1	Jachthaven De Konkel	15
6.1.2	Jachtwerf van der Zwaard	16
6.1.3	Mooren Boat Business	18
6.2	Wegverkeer	19
6.3	Schiphol	20
bijlage A	Figuren	21
bijlage B	Modelgegevens bedrijvigheid en verkeerslawaai	26
bijlage C	Aangeleverde verkeersgegevens Uiterweg	29
bijlage D	Bijdrage analyse bedrijvigheid langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$	31
bijlage E	Overzicht maximaal optredende geluidsniveau L_{max}	35

1 Inleiding

In opdracht van architektenburo R.J. Pannekoek b.v. heeft M+P akoestisch onderzoek uitgevoerd in verband met het verplaatsen en vernieuwen van een woonark aan de Uiterweg 351 te Aalsmeer. Onderzocht is de geluidsbelasting op de ligplaats van de woonark ten gevolge van de nabijgelegen bedrijvigheid, de Uiterweg en de geluidsbelasting ten gevolge van Schiphol.

In de onderstaand figuur is de situatie weergegeven van de huidige ligplaats en de nieuwe ligplaats.



figuur 1 *Situatie ligplaats woonark*

2 Geluidsmetingen

Voor dit onderzoek zijn geen geluidsmetingen uitgevoerd. Op 18 december 2023 zijn de jachtwerf van der Zwaard B.V. en Mooren boat business bezocht. Tijdens dit bezoek waren er weinig activiteiten.
De gehanteerde geluidsvermogens zijn vastgesteld op basis van eerdere metingen van M+P bij soortgelijke inrichtingen.

Met Jachthaven De Konkel is telefonisch contact geweest. Uit het telefonisch gesprek is gebleken dat de enige activiteiten het af- en aanvaren van de bootjes zijn vanuit de ligplaats en de personenwagens van de recreanten.

3 Bedrijvigheid

In de directe omgeving van de te verplaatsen woonark zijn een drietal bedrijven aanwezig. In de volgende hoofstukken wordt de bedrijfssituatie per bedrijf gegeven. In figuur 2 zijn deze aangegeven.



figuur 2 *Situatie met de bedrijven*

3.1 Jachthaven De Konkel

Jachthaven De Konkel is gelegen aan de Uiterweg 343 ten oosten van de woonark.
Op de jachthaven zijn de relevante geluidsbronnen de af – en aanvarende plezierboten met buitenboordmotoren. Het af- en aanvaren van de bootjes vindt voornamelijk in de dagperiode plaats. Het betreft circa 40 boten. Een deel (ca. 10 stuks) van de boten die in de dagperiode zijn vertrokken komen na 19.00 uur terug. De recreanten komen met personenwagens die op het terrein worden geparkeerd. De jachthaven is niet voorzien van een bootlift of kraan.

In tabel I is een overzicht gegeven van de relevante geluidsbronnen met hun bedrijfsduur en hun geluidsvermogen.

tabel I *overzicht relevante geluidsbronnen jachthaven De Konkel*

nr.	bron	Geluidsvermogen in dB(A)		bedrijfsduur in tijd / aantal bewegingen		
		L_{WAeq}	L_{WAmax}	dag	avond	nacht
101-102	Varen plezierboten	95	98	40 stuks	10 stuks	--
103	Personenwagens	90	98	45 stuks	12 stuks	--

In Bijlage B zijn de uitgebreide brongegevens weergegeven.

3.2 Jachtwerf Van der Zwaard B.V.

Jachtwerf Van der Zwaard is gelegen aan de Uiterweg 363. Op het terrein van de jachtwerf vindt voornamelijk zomer- en winterstalling plaats van plezierboten. De jachtwerf heeft meerdere loodsen (ca. 3000 m^2) voor het stallen van de plezierboten. In de loodsen kunnen de eigenaren van de boten licht onderhoud plegen. Dit onderhoud beperkt zich tot schuur- en schilderwerkzaamheden. De geluidsuitstraling van de loodsen is akoestisch niet relevant. De haven beschikt over 50 ligplaatsen. Verder beschikt de jachtwerf over een elektrische botenlift om de boten in en uit het water te tillen. Deze is akoestisch niet relevant. Gedurende het vaarseizoen parkeren de bezoekers hun personenwagen in één van de loodsen en naast de loodsen.

In tabel I is een overzicht gegeven van de relevante geluidsbronnen met hun bedrijfsduur en hun geluidsvermogen.

tabel II *overzicht relevante geluidsbronnen jachtwerf Van der Zwaard*

nr.	bron	Geluidsvermogen in dB(A)		bedrijfsduur in tijd / aantal bewegingen		
		L_{WAeq}	L_{WAmax}	dag	avond	nacht
1	Varen plezierboten	95	98	50 stuks	--	--
2-3	Personenwagens bezoekers	90	98	50 stuks	--	--
4	Personenwagens personeel	90	98	5 stuks	--	--

In Bijlage B zijn de uitgebreide brongegevens weergegeven.

3.3 Mooren Boat Business

Mooren Boat Business is gelegen aan de Uiterweg 363A en is gevestigd op het terrein van jachtwerf Van der Zwaard. Het betreft een gespecialiseerd bedrijf voor technische voorzieningen aan (plezier)boten. Dit kan zijn het inbouwen, reparatie, revisie en onderhoud van scheepsdiesel, benzinemotoren en keerkoppelingen, inbouwen van boegschroeven en hekschroeven, schroefreparatie, aluminiumramen en ankerlieren. Het bedrijf heeft een kleine werkplaats, onderdelenmagazijn en een overkapping waar lichte werkzaamheden plaatsvinden aan boten. De werkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats. De relevante geluidsbronnen zijn het

schuren van de romp van bootjes en het af- en aanrijden met de bestelbus om naar klanten te gaan.

In tabel I is een overzicht gegeven van de relevante geluidsbronnen met hun bedrijfsduur en hun geluidsvermogen.

tabel III *overzicht relevante geluidsbronnen jachtwerf Van der Zwaard*

nr.	bron	Geluidsvermogen in dB(A)		bedrijfsduur in tijd / aantal bewegingen		
		L_{WAeq}	L_{WAmax}	dag	avond	nacht
201	bestelbus	96	105	5 stuks	--	--
202-203	slijpwerkzaamheden	105	109	1 uur	--	--

In Bijlage B zijn de uitgebreide brongegevens weergegeven.

4 Geluidsvoorschriften bedrijvigheid

Er is vanuit gegaan dat de inrichtingen onder het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer) vallen. Hierin zijn onder andere de onderstaande grenswaarden gegeven:

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax}, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:

   a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

   b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;
   c. de in tabel 2.17a aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet gelden indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
   d. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein, met dien verstande dat de waarden in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, slechts gelden voor zover deze ligplaatsen als zodanig zijn bestemd op of na 1 juli 2012 en niet daarvoor in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen;
   e. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel, vermeerderd met 5 dB(A), ook gelden op de grens van het terrein in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, voor zover deze ligplaatsen:
      1°. als zodanig zijn bestemd voor 1 juli 2012, of
      2°. voor 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen en voor 1 juli 2022 als zodanig zijn bestemd;
   f. de waarden in in- en aanpandige gevoelige gebouwen slechts gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten; en
   g. de in tabel 2.17a aangegeven waarden niet gelden op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein.

4.1 Toetsingskader goede ruimtelijke ordening

Als toetsingskader worden de waarden gehanteerd uit het VNG handreiking Bedrijven en milieuzonering (editie 2009).

In de onderstaande tabel is voor de relevante inrichting de grootste afstand voor hinder gegeven. De afstand heeft betrekking op de geluidswaarden voor gemengd gebied.

naam	vergunning	omschrijving	afstand geluid	SBI-2009	categorie
gemengd gebied jachthavens					
Jachthavens met diverse voorzieningen	Activiteitenbesluit	groothandel	30 meter	932	3.1
gemengd gebied Mooren Boat Business					
Reparatie en onderhoud van sport- en recreatievaartuigen	Activiteitenbesluit	reparatiebedrijf	30 meter	3315	3.1

Voor de toetsing wordt uitgegaan van gemengd gebied.

Geluid
Het toetsingskader voor geluid bestaat uit vier stappen waarbij per stap de geluidsbelasting groter wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht.

Stap 1
Indien de richtafstand (zie de lijsten in bijlage 1) voor het aspect geluid niet wordt overschreden kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: buitenplanse inpassing is mogelijk.
NB: voor de afstand tot gemengd gebied mag rekening gehouden worden met de vermindering van één afstandstap, zie paragraaf 2.1 onderdeel omgevingstypen (bijvoorbeeld: richtafstand tot gemengd gebied voor categorie 3.2 is 50 meter in plaats van 100 meter).

Stap 2 Vanaf deze stap is een geluidonderzoek noodzakelijk
Indien stap 1 niet toereikend is:

- Bij een geluidsbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk van maximaal:
  - 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
  - 65 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
  - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en;
- Bij een geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:
  - 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
  - 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
  - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking;

buitenplanse inpassing is mogelijk.

Stap 3 Indien stap 2 niet toereikend is:

- Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk van maximaal:
  - 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau.
  - 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
  - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en;

- Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:
    - 55 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
    - 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden) exclusief piekgeluiden door aan- en afrijden verkeer;
    - 65 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking;

is buitenplanse inpassing mogelijk. Het bevoegd gezag dient echter te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Het bevoegd gezag kan daarbij gebruik maken van gemeentelijk geluidbeleid, Indien de te verwachten geluidbelasting voldoet aan de in dat gemeentelijk geluidbeleid vastgestelde grenswaarden voor het betreffende gebied.

Stap 4
Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in slap 3 zal buitenplanse inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

5 Wegverkeer

Ter plaatse van de Uiterweg 351 te Aalsmeer wordt een woonark verplaatst. Deze woonark komt dichter bij de Uiterweg te liggen dan voorheen. De ligplaats van een woonark is in de Wet Geluidhinder aangeduid als een geluidsgevoelig gebied. Daarom moet bij een bestemmingsplanwijziging, waar hier sprake van is, gekeken worden naar de geluidsbelasting. In dit rapport is de geluidsbelasting onderzocht ten gevolge van wegverkeer over de Uiterweg. Dit is een weg met een wettelijke maximaal toegestane rijsnelheid van 50 km/u.

5.1 Wettelijk kader

De regelgeving voor wegverkeerslawaai, met uitzondering voor Rijkswegen, is vastgelegd in de *Wet geluidhinder*. In artikel 74 van de *Wgh* is bepaald dat een weg een zone heeft die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:

a. in stedelijk gebied:
1°. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken of een of twee sporen: 200 meter;
2°. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken of drie of meer sporen: 350 meter;

Voor onderstaande wegen is een uitzondering gemaakt. Deze wegen hebben geen geluidszone. het betreffen dan een weg:

a. die gelegen is binnen een als woonerf aangeduid gebied, of
b. waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

Binnen de geluidszone dient de geluidsbelasting te worden getoetst aan de voorkeursgrenswaarde.

Het genoemde is van toepassing voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen. Welke gebouwen en terreinen hieronder vallen is aangewezen in het Besluit geluidhinder.
Als geluidsgevoelig terrein is aangewezen:
- woonwagenstandplaatsen;
- ligplaatsen voor woonschepen.

De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in L_{den} [dB]. Dit is een dosismaat voor het gewogen gemiddelde geluidsniveau per etmaal. De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bij ligplaatsen voor woonschepen bedraagt L_{den} = 48 dB.

Toetsing aan de voorkeursgrenswaarde vindt plaats per weg. Alvorens de berekende geluidsbelasting wordt getoetst aan de voorkeursgrenswaarde mag, conform artikel art. 110g *Wgh*, een correctie worden toegepast van 5 dB.

5.2 Bepalingsmethode

De geluidsbelastingsberekeningen zijn, per weg, uitgevoerd volgens de standaard rekenmethode II van het *Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012*.

Bij de berekeningen is uitgegaan van gegevens inzake:
- de verkeersintensiteiten, onderverdeeld naar lichte, middelzware en zware motorvoertuigen;
- de rijsnelheden;
- het type wegdek;

- de weghoogte en het wegprofiel.

Voorts is rekening gehouden met:
- de afstand tussen de weg en de ligplaats;
- de aanwezigheid van groenstroken in verband met bodemdemping;
- reflecties afkomstig van tegenoverliggende bebouwing.

Getoetst wordt op de woonark ligplaats.

Voor de wettelijke toetsing is de weg genoemd in tabel I onderzocht.

tabel I *relevante wegen*

weg	zonering	maximale zonebreedte [m]	maximale snelheid [km/u]*
Uiterweg	binnenstedelijk	200	50

* het betreft hier de maximum representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen

De aangehouden verkeersintensiteiten zijn opgeven door de gemeente Amstelveen/Aalsmeer. Deze opgave is opgenomen in Bijlage C In tabel II zijn de aangehouden verkeersintensiteiten weergegeven voor 2033. De vermelde etmaalintensiteiten betreffen het jaargemiddelde voor de weekdag waarbij de toename van 2030 naar 2033 is berekend met jaarlijkse toename van 1% volgens opgave van de gemeente.

tabel II *geprognosticeerde etmaalintensiteiten en uurintensiteiten voor het peiljaar 2033*

wegvak	etmaal-intensiteit	dag	avond	nacht
Uiterweg	468	6,67 %	3,75 %	0,63 %

6 Berekeningsresultaten

6.1 Bedrijvigheid

Op basis van de hiervoor weergegeven representatieve bedrijfssituatie van de drie bedrijven en de bijbehorende bronvermogens en bedrijfsduren, is een rekenmodel opgesteld conform methode II van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (HMRI-II.8 uitgave 1999). De rekenpunten zijn weergegeven in figuur 4 tot en met 6 van Bijlage A.

6.1.1 Jachthaven De Konkel

In tabel III zijn de berekende immissieniveaus weergegeven voor de genoemde rekenpunten. Er is gerekend op 1,5 en 4,5 meter hoogte.

tabel III *langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
			dag	avond	nacht	berekend
1_A	woonark noord	1,50	27,7	24,6	--	29,6
1_B	woonark noord	4,50	29,4	26,5	--	31,5
2_A	woonark oost 1	1,50	45,6	41,9	--	46,9
2_B	woonark oost 1	4,50	45,7	42,1	--	47,1
3_A	woonark oost 2	1,50	48,0	44,4	--	49,4
3_B	woonark oost 2	4,50	47,9	44,3	--	49,3
4_A	woonark zuid 2	1,50	45,7	42,0	--	47,0
4_B	woonark zuid 2	4,50	46,0	42,4	--	47,4
5_A	woonark west 1	1,50	32,5	28,9	--	33,9
5_B	woonark west 1	4,50	34,0	30,4	--	35,4
6_A	woonark west 2	1,50	30,0	26,5	--	31,5
6_B	woonark west 2	4,50	29,3	25,7	--	30,7
Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde			50	45	40	50

Uit tabel III blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van jachthaven De Konkel bij de woonark op de nieuwe locatie maximaal $L_{Ar,LT}$ = 48/44/-- dB(A) bedraagt in respectievelijk de dag/avond/nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. In het kader van de ruimtelijke ordening blijkt dat aan de richtwaarden van stap 2 kan worden voldaan.
In Bijlage D is de bijdrage analyse gegeven op de meest relevante rekenpunten.

In tabel IV is een overzicht gegeven van de maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ bij de woonark. Deze geluidsniveaus zijn berekend met de waarden in de kolom L_{WAmax} uit tabel I.

tabel IV *maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ in dB(A)		
			dag	avond	nacht
1_A	woonark noordgevel	1,50	49,8	49,8	--
1_B	woonark noordgevel	4,50	50,5	50,5	--
2_A	woonark oostgevel 1	1,50	69,6	69,6	--
2_B	woonark oostgevel 1	4,50	68,9	68,9	--
3_A	woonark oostgevel 2	1,50	70,0	70,0	--
3_B	woonark oostgevel 2	4,50	69,3	69,3	--
4_A	woonark zuidgevel 2	1,50	68,1	68,1	--
4_B	woonark zuidgevel 2	4,50	67,6	67,6	--
5_A	woonark westgevel 1	1,50	51,1	51,1	--
5_B	woonark westgevel 1	4,50	52,0	52,0	--
6_A	woonark westgevel 2	1,50	52,5	52,5	--
6_B	woonark westgevel 2	4,50	47,6	47,6	--
	Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde		70	65	60

Uit tabel IV blijkt dat het maximaal optredende geluidsniveau door jachthaven De Konkel bij de nieuwe ligplaats maximaal $L_{A,max}$ = 70/70/-- dB(A) bedraagt voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.
Hiermee wordt in de avondperiode niet voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en ook niet aan de richtwaarde van de VNG voor stap 2.
In Bijlage E is een overzicht gegeven van het maximaal optredende geluidsniveau op de meest relevante rekenpunten.

De ligplaats bevind zich dichtbij de vaarroute van de boten van de jachthaven De Konkel zodat het onvermijdelijk is dat de voorbij varende boten een hoger geluidsniveau veroorzaken dan de standaard geluidsvoorwaarden uit het Activiteitenbesluit en de richtwaarde van de VNG stap 2. In de bestaande situatie is de geluidsbelasting nagenoeg hetzelfde als in de nieuwe situatie omdat de woonark slechts 15 meter wordt verplaatst. Het is ons inziens acceptabel om een hogere geluidsbelasting in de avondperiode toe te staan. In het Activiteitenbesluit artikel 2.17 is voor bestaande situaties een 5 dB hogere geluidsbelasting toegestaan. Er is dan ook nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.
Het is aan het bevoegd gezag hier een uitspraak over te doen.

6.1.2 Jachtwerf van der Zwaard

In tabel V zijn de berekende immissieniveaus weergegeven voor de genoemde rekenpunten. Er is gerekend op 1,5 en 4,5 meter hoogte.

tabel V *langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
			dag	avond	nacht	berekend
1_A	woonark noord	1,50	29,6	--	--	29,6
1_B	woonark noord	4,50	32,3	--	--	32,3
2_A	woonark oost 1	1,50	24,0	--	--	24,0
2_B	woonark oost 1	4,50	21,6	--	--	21,6
3_A	woonark oost 2	1,50	24,6	--	--	24,6
3_B	woonark oost 2	4,50	24,6	--	--	24,6
4_A	woonark zuid 2	1,50	35,7	--	--	35,7
4_B	woonark zuid 2	4,50	37,8	--	--	37,8
5_A	woonark west 1	1,50	36,1	--	--	36,1
5_B	woonark west 1	4,50	38,8	--	--	38,8
6_A	woonark west 2	1,50	34,4	--	--	34,4
6_B	woonark west 2	4,50	37,5	--	--	37,5
Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde			50	45	40	50

Uit tabel III blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van Van der Zwaard bij de woonark op de nieuwe locatie maximaal $L_{Ar,LT}$ = 39/--/-- dB(A) bedraagt in respectievelijk de dag/avond/nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. In het kader van de ruimtelijke ordening blijkt dat aan de richtwaarden van stap 2 kan worden voldaan.
In Bijlage D is de bijdrage analyse gegeven op de meest relevante rekenpunten.

In tabel VI is een overzicht gegeven van de maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ bij de woonark. Deze geluidsniveaus zijn berekend met de waarden in de kolom L_{WAmax} uit tabel II.

tabel VI *maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ in dB(A)		
			dag	avond	nacht
1_A	woonark noordgevel	1,50	48,6	--	--
1_B	woonark noordgevel	4,50	51,2	--	--
2_A	woonark oostgevel 1	1,50	41,0	--	--
2_B	woonark oostgevel 1	4,50	35,6	--	--
3_A	woonark oostgevel 2	1,50	41,7	--	--
3_B	woonark oostgevel 2	4,50	40,0	--	--
4_A	woonark zuidgevel 2	1,50	51,1	--	--

nr.	immissiepunt	hoogte	maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ in dB(A)		
			dag	avond	nacht
4_B	woonark zuidgevel 2	4,50	54,3	--	--
5_A	woonark westgevel 1	1,50	50,7	--	--
5_B	woonark westgevel 1	4,50	54,8	--	--
6_A	woonark westgevel 2	1,50	48,9	--	--
6_B	woonark westgevel 2	4,50	51,7	--	--
	Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde		70	65	60

Uit tabel VI blijkt dat het maximaal optredende geluidsniveau door jachthaven De Konkel bij de nieuwe ligplaats $L_{A,max}$ = 55/--/-- dB(A) bedraagt voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.
Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en aan de richtwaarde van de VNG voor stap 2.
In Bijlage E is een overzicht gegeven van het maximaal optredende geluidsniveau op de meest relevante rekenpunten.

6.1.3 Mooren Boat Business

In tabel VII zijn de berekende immissieniveaus weergegeven voor de genoemde rekenpunten. Er is gerekend op 1,5 en 4,5 meter hoogte.

tabel VII *langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
			dag	avond	nacht	berekend
1_A	woonark noordgevel	1,50	24,8	--	--	24,8
1_B	woonark noordgevel	4,50	27,3	--	--	27,3
2_A	woonark oostgevel 1	1,50	24,8	--	--	24,8
2_B	woonark oostgevel 1	4,50	13,4	--	--	13,4
3_A	woonark oostgevel 2	1,50	29,5	--	--	29,5
3_B	woonark oostgevel 2	4,50	17,1	--	--	17,1
4_A	woonark zuidgevel 2	1,50	31,2	--	--	31,2
4_B	woonark zuidgevel 2	4,50	35,4	--	--	35,4
5_A	woonark westgevel 1	1,50	32,9	--	--	32,9
5_B	woonark westgevel 1	4,50	35,3	--	--	35,3
6_A	woonark westgevel 2	1,50	30,8	--	--	30,8
6_B	woonark westgevel 2	4,50	43,4	--	--	43,4
	Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde		50	45	40	50

Uit tabel VIIblijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van Mooren Booat Busines bij de woonark op de nieuwe locatie maximaal $L_{Ar,LT}$ = 43/--/-- dB(A) bedraagt in respectievelijk de dag/avond/nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. In het kader van de ruimtelijke ordening blijkt dat aan de richtwaarden van stap 2 kan worden voldaan.
In Bijlage D is de bijdrage analyse gegeven op de meest relevante rekenpunten.

In tabel VIII is een overzicht gegeven van de maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ bij de woonark. Deze geluidsniveaus zijn berekend met de waarden in de kolom L_{WAmax} uit tabel I.

tabel VIII *maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ in dB(A)		
			dag	avond	nacht
1_A	woonark noordgevel	1,50	50,7	--	--
1_B	woonark noordgevel	4,50	53,6	--	--
2_A	woonark oostgevel 1	1,50	42,0	--	--
2_B	woonark oostgevel 1	4,50	37,2	--	--
3_A	woonark oostgevel 2	1,50	44,2	--	--
3_B	woonark oostgevel 2	4,50	37,9	--	--
4_A	woonark zuidgevel 2	1,50	46,8	--	--
4_B	woonark zuidgevel 2	4,50	49,0	--	--
5_A	woonark westgevel 1	1,50	51,1	--	--
5_B	woonark westgevel 1	4,50	53,5	--	--
6_A	woonark westgevel 2	1,50	51,1	--	--
6_B	woonark westgevel 2	4,50	57,8	--	--
	Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde		70	65	60

Uit tabel IV blijkt dat het maximaal optredende geluidsniveau door Mooren Boat Business bij de nieuwe ligplaats $L_{A,max}$ = 58/--/-- dB(A) bedraagt voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.
Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en aan de richtwaarde van de VNG voor stap 2.
In Bijlage E is een overzicht gegeven van het maximaal optredende geluidsniveau op de meest relevante rekenpunten.

6.2 Wegverkeer

In tabel IX is de geluidsbelasting vanwege de Uiterweg opgenomen. Bepaald is de geluidsbelasting op de rand van het geluidsgevoelige gebied op een waarneemhoogte van 1,5 en 4,5 meter.
Dit betreft de geluidsbelasting na wettelijke aftrek conform artikel 110g *Wgh* . Deze waarde wordt getoetst aan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is de waarde vet afgedrukt en onderstreept.

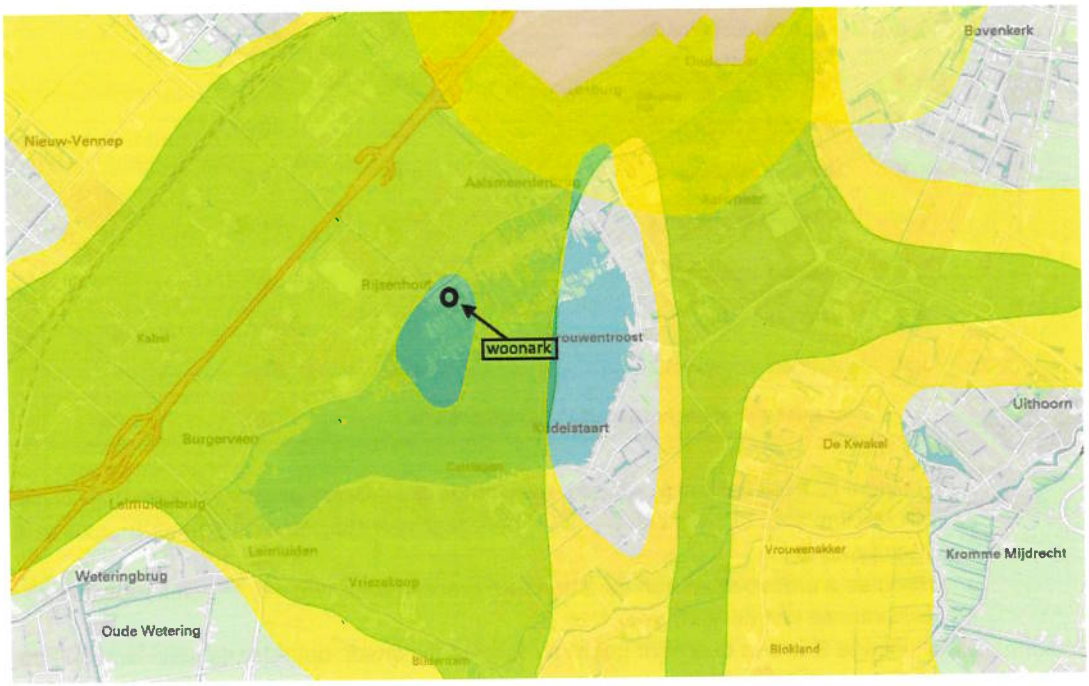
tabel IX *geluidsbelasting Uiterweg in L_{den} [dB] incl. aftrek art. 110g Wgh*

waarneempunt	waarneem-hoogte[m]	toetswaarde Uiterweg
Woonark Uiterweg 351	1,5	26
Woonark Uiterweg 351	4,5	29

Ter plaatse van de woonark is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai. Er hoeft geen hogere-grenswaarde worden verleend en er gelden geen aanvullende eisen met betrekking tot wegverkeerslawaai voor de woonark.

6.3 Schiphol

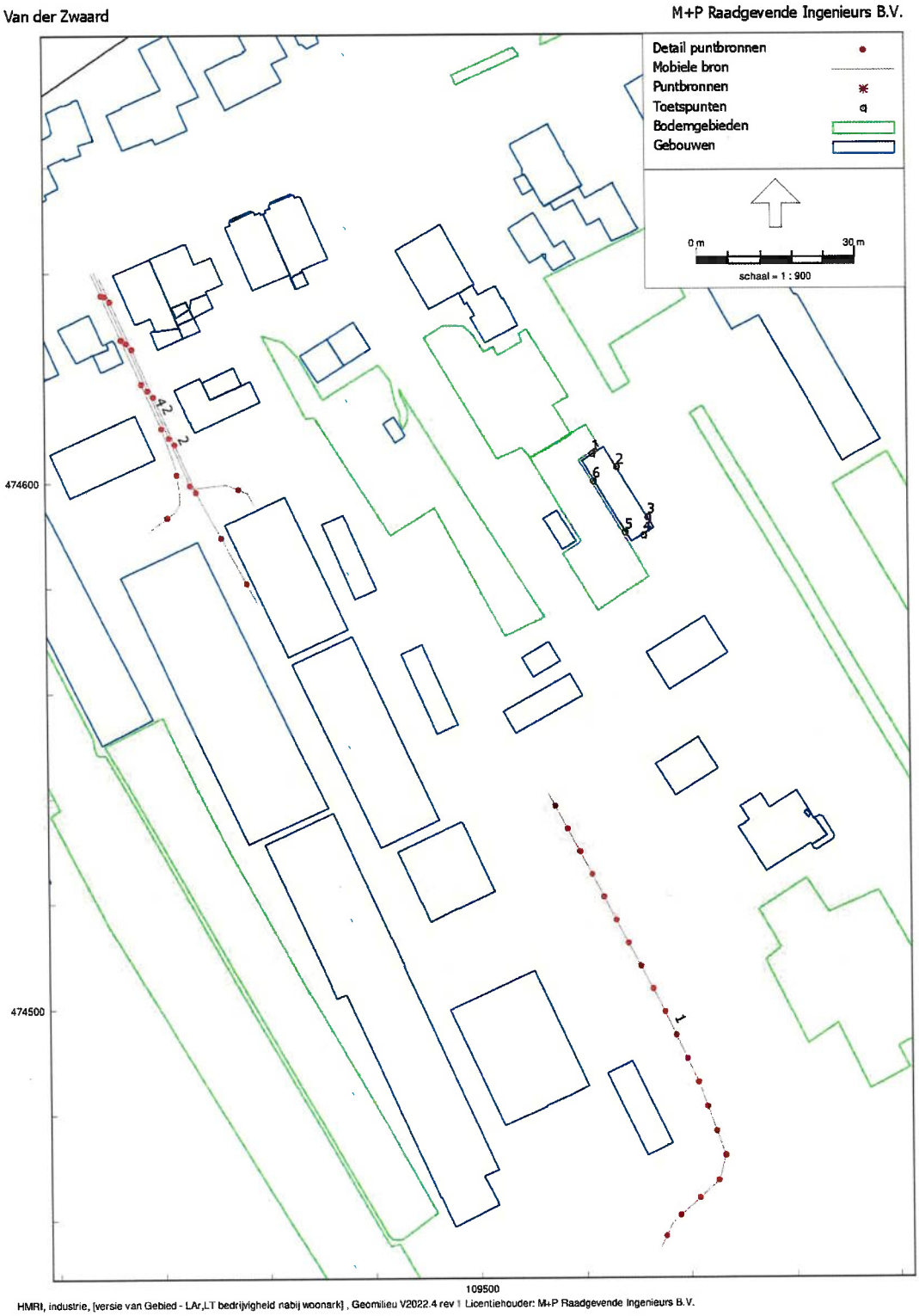
De woonark ligt binnen het beperkingengebied LIB-4 (blauw) van de luchthaven Schiphol. Een uitsnede van de kaart behorende bij het Luchthaven Indelingsbesluit is hieronder opgenomen. Omdat de woonark geen toename geeft van het aantal woningen in het gebied en in de huidige situatie al in het gebied ligt is het ons inziens toelaatbaar. Het is echter aan het bevoegd gezag dit te beoordelen.



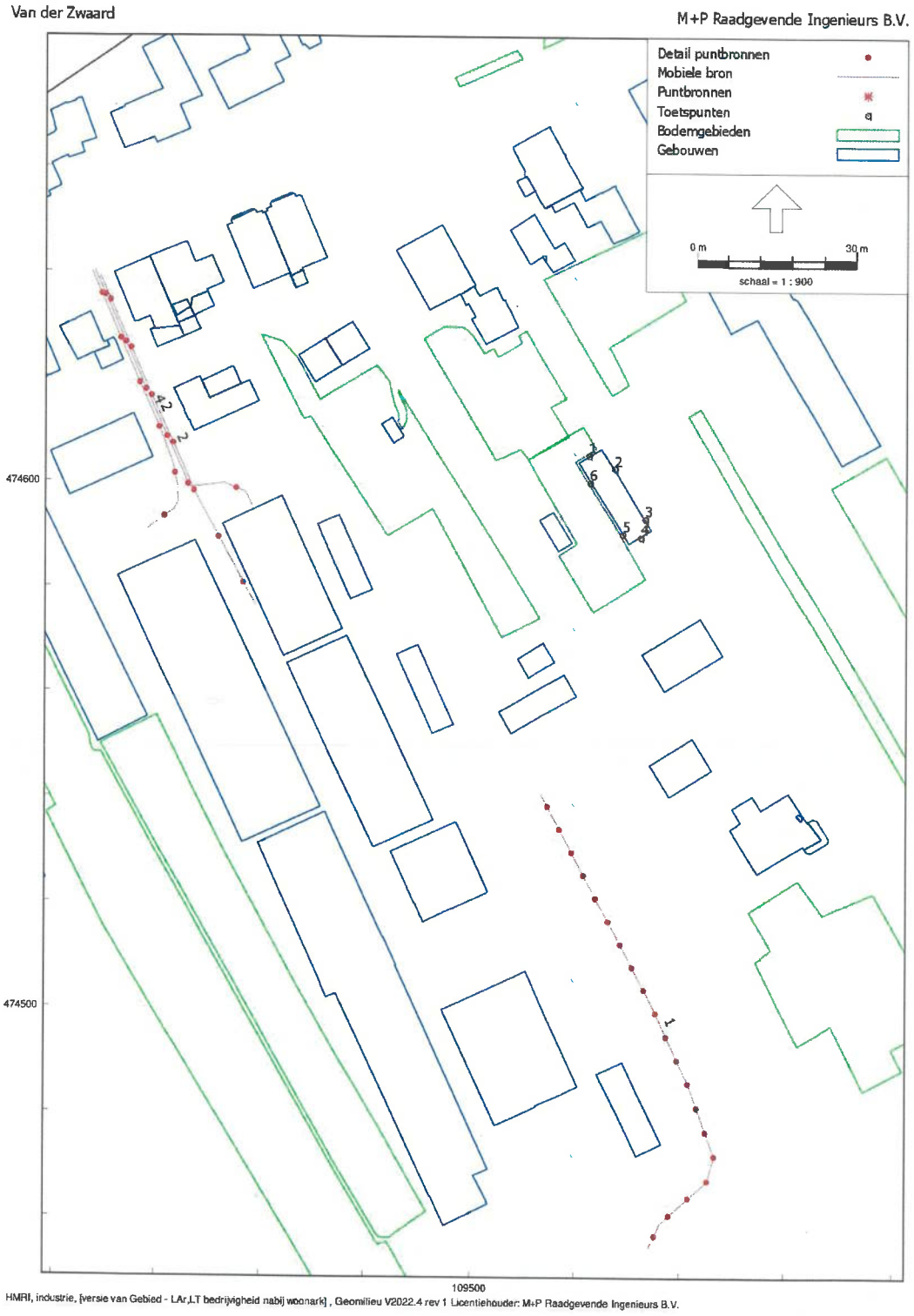
figuur 3 *Ligging t.o.v. LIB-contouren Schiphol (versie 2018)*

Bijlage A

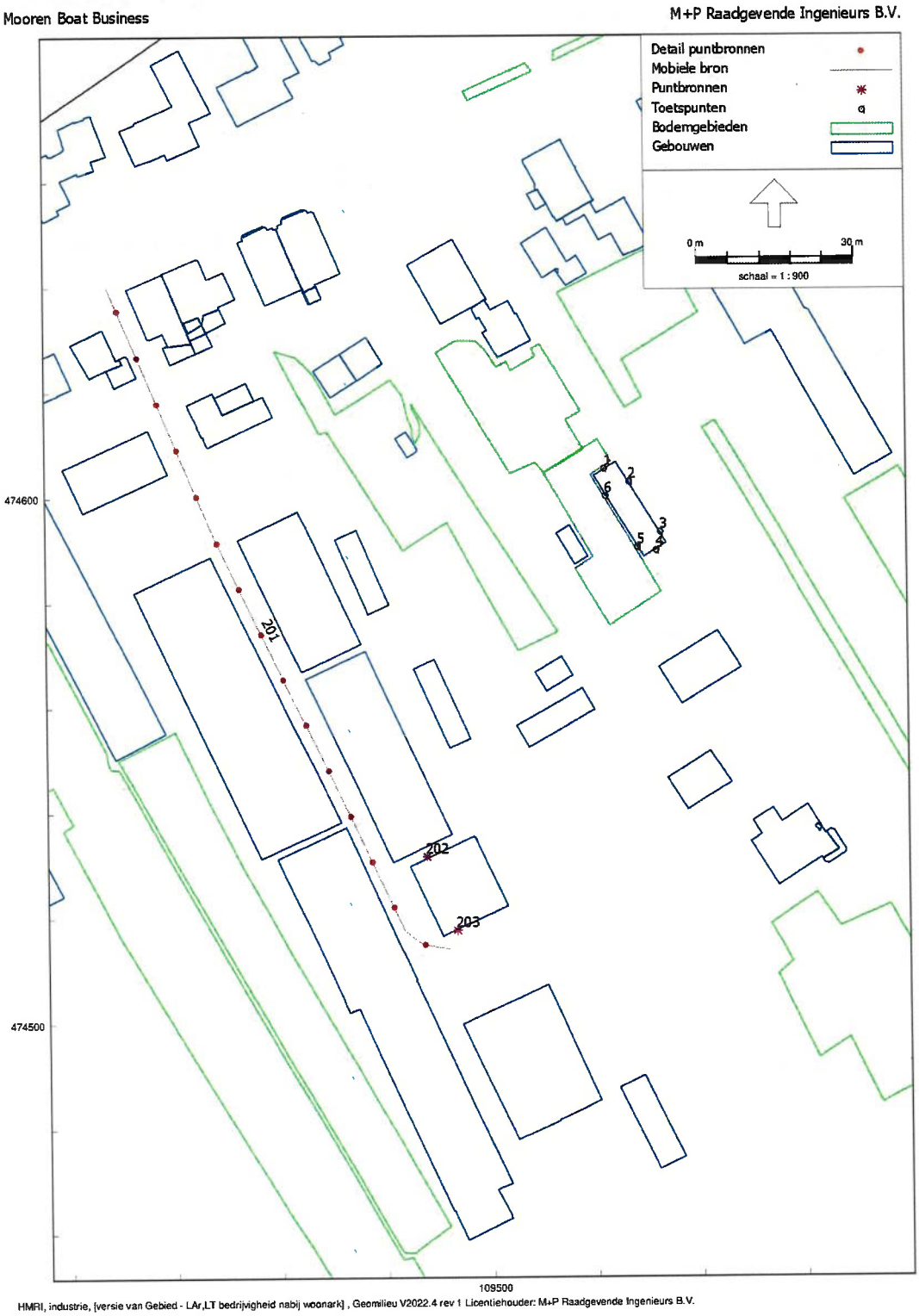
Figuren



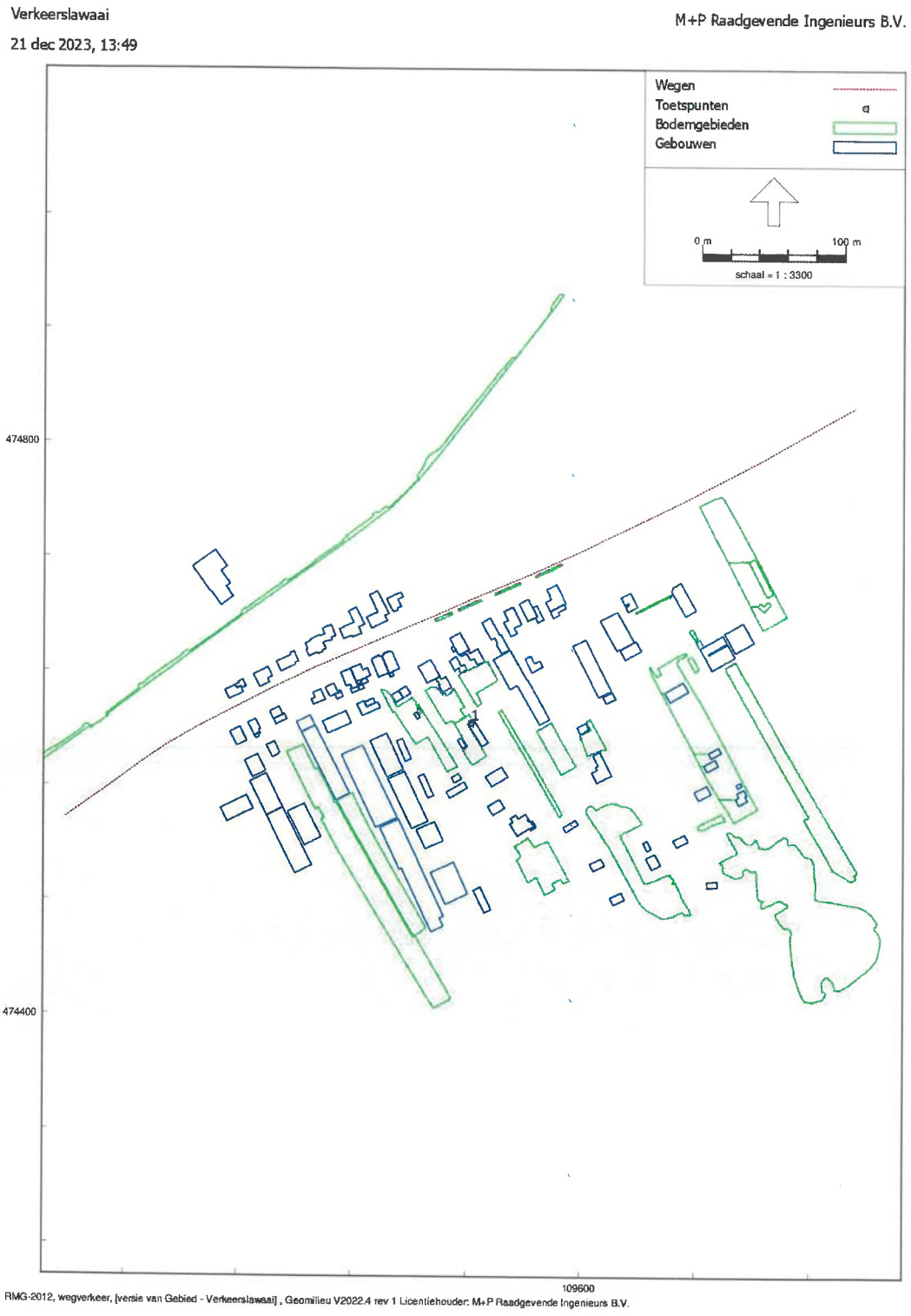
figuur 4 *Rekenmodel jachtwerf Van der Zwaard*



figuur 5 *Rekenmodel Mooren Boat Business is hetzelfde als figuur 4?*



figuur 6 *Rekenmodel Jachthaven De Konkel*



figuur 7 *Rekenmodel verkeerslawaai*

Bijlage B

Modelgegevens bedrijvigheid en verkeerslawaai

Lijst van puntbronnen L_{Aeq}

Naam	Omschr.	Groep	X	Y	Maaiveld	Hoogte	Type	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
202	slijpwerkzaamheden noord	Mooren	109487,96	474531,63	-0,33	2,68	Uitstr. gevel	0	360	46,8	50,8	56,5	65,1	78,5	83,3	100,1	101,7	98,1	105,0	10,8	--	--
203	slijpwerkzaamheden zuid	Mooren	109493,6	474517,57	-0,33	2,68	Uitstr. gevel	0	360	46,8	50,8	56,5	65,1	78,5	83,3	100,1	101,7	98,1	105,0	10,8	--	--

Lijst van puntbronnen L_{Amax}

Naam	Omschr.	Groep	X	Y	Maaiveld	Hoogte	Type	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
202	slijpwerkzaamheden noord	Mooren	109487,96	474531,63	-0,33	2,68	Uitstr. Gevel	0	360	50,8	54,8	60,5	66,1	82,5	87,3	104,1	105,7	102,1	109,0	10,8	--	--
203	slijpwerkzaamheden zuid	Mooren	109493,6	474517,57	-0,33	2,68	Uitstr. gevel	0	360	50,8	54,8	60,5	66,1	82,5	87,3	104,1	105,7	102,1	109,0	10,8	--	--

Lijst van mobiele bronnen

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	M-1	H-1	Gem.snelheid	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
1	varen plezierboten	Jachtwerf van der Zwaard	109513,5	474540,6	-0,5	0,5	5,0	100,0	--	--	55,0	63,0	78,0	86,0	93,0	87,0	81,0	80,0	73,0	95,1
2	personenwagens bezoekers	Jachtwerf van der Zwaard	109427,9	474640,0	-0,3	0,7	5,0	70,0	--	--	56,5	71,5	75,5	76,5	81,5	86,5	83,5	78,5	75,5	90,1
3	personenwagens van der Zwaard	Jachtwerf van der Zwaard	109427,4	474639,9	-0,3	0,7	5,0	10,0	--	--	56,5	71,5	75,5	76,5	81,5	86,5	83,5	78,5	75,5	90,1
4	personenwagens bezoekers	Jachtwerf van der Zwaard	109428,9	474639,0	-0,3	0,7	5,0	30,0	--	--	56,5	71,5	75,5	76,5	81,5	86,5	83,5	78,5	75,5	90,1
201	bestelbus Mooren Boat Business	Mooren Boat business	109427,9	474640,0	-0,3	0,7	5,0	10,0	--	--	62,1	70,1	81,2	88,1	88,7	87,8	89,1	89,5	80,7	96,0
101	varen plezierboten	Jachthaven De Konkel	109535,1	474606,2	-0,5	0,5	5,0	35,0	5,0	--	55,0	63,0	78,0	86,0	93,0	87,0	81,0	80,0	73,0	95,1
102	varen plezierboten	Jachthaven De Konkel	109564,0	474592,3	-0,5	0,5	5,0	35,0	5,0	--	55,0	63,0	78,0	86,0	93,0	87,0	81,0	80,0	73,0	95,1
103	personenwagens	Jachthaven De Konkel	109531,3	474691,3	-0,3	0,7	5,0	45,0	12,0	--	56,5	71,5	75,5	76,5	81,5	86,5	83,5	78,5	75,5	90,1

Lijst van mobiele bronnen L_{Amax}

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	M-1	H-1	Gem.snelheid	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
1	varen plezierboten	Jachtwerf van der Zwaard	109513,5	474540,6	-0,5	0,5	5,0	100,0	--	--	58,0	66,0	81,0	89,0	96,0	90,0	84,0	83,0	76,0	98,1
2	personenwagens bezoekers	Jachtwerf van der Zwaard	109427,9	474640,0	-0,3	0,7	5,0	70,0	--	--	64,5	79,5	83,5	84,5	89,5	94,5	91,5	86,5	83,5	98,1
3	personenwagens van der Zwaard	Jachtwerf van der Zwaard	109427,4	474639,9	-0,3	0,7	5,0	10,0	--	--	64,5	79,5	83,5	84,5	89,5	94,5	91,5	86,5	83,5	98,1
4	personenwagens bezoekers	Jachtwerf van der Zwaard	109428,9	474639,0	-0,3	0,7	5,0	30,0	--	--	64,5	79,5	83,5	84,5	89,5	94,5	91,5	86,5	83,5	98,1
201	bestelbus Mooren Boat Business	Mooren Boat business	109427,9	474640,0	-0,3	0,7	5,0	10,0	--	--	67,1	75,1	86,2	93,1	93,7	92,8	94,1	94,5	85,7	101,0
101	varen plezierboten	Jachthaven De Konkel	109535,1	474606,2	-0,5	0,5	5,0	35,0	5,0	--	58,0	66,0	81,0	89,0	96,0	90,0	84,0	83,0	76,0	98,1
102	varen plezierboten	Jachthaven De Konkel	109564,0	474592,3	-0,5	0,5	5,0	35,0	5,0	--	58,0	66,0	81,0	89,0	96,0	90,0	84,0	83,0	76,0	98,1
103	personenwagens	Jachthaven De Konkel	109531,3	474691,3	-0,3	0,7	5,0	45,0	12,0	--	64,5	79,5	83,5	84,5	89,5	94,5	91,5	86,5	83,5	98,1

Lijst van ontvangerpunten

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Gevel	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
1	woonark noord	109522,31	474605,30	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
2	woonark oost 1	109527,09	474602,82	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
3	woonark oost 2	109532,94	474593,26	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
4	woonark zuid 2	109532,14	474589,78	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
5	woonark west 1	109528,61	474590,39	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
6	woonark west 2	109522,55	474600,11	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--

Verkeerslawaai

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Lengte	Wegdek	Totaal aantal	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)
1	Uiterweg	109237,56	474537,45	109789,81	474825,77	624,33	Referentiewegdek	468,27	96,50	96,50	96,50	--	2,98	2,98	2,98	--	0,53	0,53	0,53	--

Bijlage C

Aangeleverde verkeersgegevens Uiterweg

Dag Richard,

Hierbij de gegevens van de Uiterweg. Als er nog vragen zijn hoor ik het graag!

Verkeersintensiteiten ten behoeve van het geluidsonderzoek Uiterweg te Aalsmeer.

De intensiteiten hieronder betreffen mvt./etmaal op werkdagbasis.
Gebruikte software: OmniTRANS Next Analytics Noord-Holland Zuid 3.2
Gebruikt model: 2030: NZH3.2 2030TH

De intensiteiten zijn gecorrigeerd op basis van geplande ontwikkelingen en afgerond op honderdtallen.
Voor cijfers van planjaren na 2030 kan gebruik gemaakt worden van een correctiefactor van 1% per jaar.

Etmaalverdeling: 7-19u – 19-23u – 23-7u: 80% - 15% - 5%
Verhouding weekdag/werkdag: 0,9
Verdeling middelzwaar - zwaar: 85% - 15%

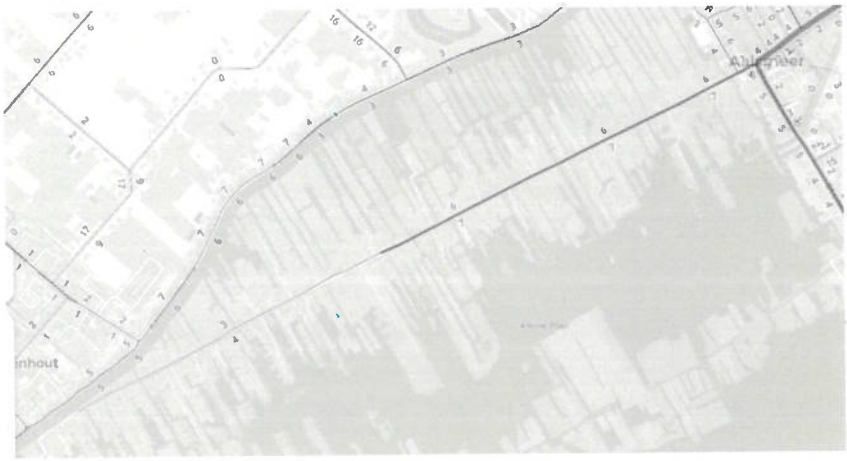
Maximum snelheden:
50 km/u: Uiterweg

Verhardingstype: graag contact opnemen met j.witteman@amsteveen.nl

mvt/etmaal:



Percentage vrachtverkeer:



Bijlage D

Bijdrage analyse bedrijvigheid langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
3_A	**woonark oost 2**	**1,50**	**48,0**	**44,4**	**--**	**49,4**
101	varen plezierboten		47,8	44,1	--	49,1
102	varen plezierboten		35,0	31,3	--	36,3
103	personenwagens		24,8	23,8	--	28,8

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
3_B	**woonark oost 2**	**4,50**	**47,9**	**44,3**	**--**	**49,3**
101	varen plezierboten		47,5	43,8	--	48,8
102	varen plezierboten		37,1	33,5	--	38,5
103	personenwagens		28,2	27,2	--	32,2

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
5_B	woonark west 1	**4,50**	**38,8**	--	--	**38,8**
1	varen plezierboten		38,4	--	--	38,4
2	personenwagens bezoekers		26,9	--	--	26,9
4	personenwagens bezoekers		21,3	--	--	21,3
3	personenwagens van der Zwaard		18,1	--	--	18,1

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
4_B	**woonark zuid 2**	**4,50**	**37,8**	--	--	**37,8**
1	varen plezierboten		37,8	--	--	37,8
2	personenwagens bezoekers		13,3	--	--	13,3
4	personenwagens bezoekers		7,9	--	--	7,9
3	personenwagens van der Zwaard		4,2	--	--	4,2

Mooren Boat Business

	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
6_B	**woonark west 2**	**4,50**	**43,4**	**--**	**--**	**43,4**
203	slijpwerkzaamheden zuid		43,0	--	--	43,0
202	slijpwerkzaamheden noord		30,4	--	--	30,4
201	bestelbus Mooren Boat Business		26,2	--	--	26,2

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
4_B	woonark zuid 2	4,50	35,4	--	--	35,4
202	slijpwerkzaamheden noord		34,2	--	--	34,2
203	slijpwerkzaamheden zuid		29,2	--	--	29,2
201	bestelbus Mooren Boat Business		18,0	--	--	18,0

Bijlage E

Overzicht maximaal optredende geluidsniveau L_{max}

Jachthaven De Konkel

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
3_A	**woonark oost 2**	**1,50**	**70,0**	**70,0**	**--**
101	varen plezierboten		70,0	70,0	--
102	varen plezierboten		55,4	55,4	--
103	personenwagens		49,1	49,1	--

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
2_A	**woonark oost 1**	**1,50**	**69,6**	**69,6**	**--**
101	varen plezierboten		69,6	69,6	--
102	varen plezierboten		52,4	52,4	--
103	personenwagens		49,3	49,3	--

Jachtwerf Van der Zwaard

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
5_B	**woonark west 1**	**4,50**	**54,8**	--	--
1	varen plezierboten		54,8	--	--
3	personenwagens van der Zwaard		50,4	--	--
2	personenwagens bezoekers		50,1	--	--
4	personenwagens bezoekers		47,5	--	--

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
4_B	**woonark zuid 2**	**4,50**	**54,3**	--	--
1	varen plezierboten		54,3	--	--
2	personenwagens bezoekers		36,3	--	--
3	personenwagens van der Zwaard		36,0	--	--
4	personenwagens bezoekers		33,7	--	--

Mooren Boat Business

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
6_B	**woonark west 2**	**4,50**	**57,8**	**--**	**--**
203	slijpwerkzaamheden zuid		57,8	--	--
201	bestelbus Mooren Boat Business		53,7	--	--
202	slijpwerkzaamheden noord		45,2	--	--

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_B	**woonark noord**	**4,50**	**53,6**	**--**	**--**
201	bestelbus Mooren Boat Business		53,6	--	--
203	slijpwerkzaamheden zuid		37,5	--	--
202	slijpwerkzaamheden noord		24,8	--	--

M+P | Onderdeel van Müller-BBM groep
Mensen met oplossingen

www.mp.nl

Visserstraat 50
1431 GJ Aalsmeer

Wolfskamerweg 47
5262 ES Vught

MEMO

Aan	Gemeente Amstelveen
T.a.v.	Petra Vermond
Van	Richard Florentinus
E-mail	info@mp.nl
Telefoon	0297-320651
Kenmerk	M+P.GAM-24715/RFl
Datum	19 november 2024
Aantal pagina's	4
Onderwerp	Gecumuleerd en gezamelijk geluid woonark Uiterweg te Aalsmeer

Geachte mevrouw Vermond,

Op uw verzoek heeft M+P berekeningen uitgevoerd ter bepaling van het gecumuleerde en gezamenlijk geluid van de meerdere geluidsbronnen bij de woonark aan de Uiterweg 351 te Aalsmeer. U heeft aangegeven dat het gecumuleerde geluid nodig is voor de beoordeling en het gezamenlijk geluid voor de op te stellen regels.
Deze memo is een aanvulling op het rapport M+P.APANN.23.03.1 d.d. 22 december 2023.

Na het uitbrengen van het bovengenoemde rapport is per 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking getreden. Hierbij is er naast cumulatie van het geluid het gezamenlijk geluid bijgekomen. Deze zijn hieronder beschreven en komen uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Artikel 3.35. (vaststellen geluidproductieplafond: overschrijding hoogste waarde)

1. *Bij de vaststelling van een geluidproductieplafond als omgevingswaarde kan de hoogste van de twee waarden, bedoeld in artikel 3.34, eerste lid, worden overschreden als:*

a. geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de hoogste van de twee waarden te voldoen;
b. de overschrijding door het treffen van geluidbeperkende maatregelen zoveel mogelijk wordt beperkt; en
c. het geluid op geluidgevoelige gebouwen niet hoger is dan de grenswaarde, bedoeld in tabel 3.35.

Tabel 3.35: Grenswaarde geluid op een geluidgevoelig gebouw per geluidbronsoort

Geluidbronsoort	*Grenswaarde*
Provinciale wegen, Rijkswegen	*65 L_{den}*
Gemeentewegen, Waterschapswegen	*70 L_{den}*
Lokale spoorwegen, Hoofdspoorwegen	*70 L_{den}*
Industrieterreinen	*60 L_{den}*
	50 L_{night}

2. *Geluidbeperkende maatregelen worden in aanmerking genomen als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan.*

3. *Op het bepalen van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen voor rijkswegen en hoofdspoorwegen is paragraaf 3.5.4.4 van toepassing.*

4. *In afwijking van het eerste lid, onder b, kunnen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen die de overschrijding in mindere mate beperken maar die leiden tot minder gecumuleerd geluid.*

5. *Geluidbeperkende maatregelen worden bij voorkeur aan de bron getroffen.*

6. *Artikel 3.34, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor «tabel 3.34» wordt gelezen: tabel 3.35.*

Artikel 3.36. (vaststellen geluidproductieplafond: overschrijding grenswaarde provinciale wegen binnen bebouwde kom)

Voor een provinciale weg die binnen een krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde bebouwde kom ligt, kan bij de vaststelling van een geluidproductieplafond als omgevingswaarde de grenswaarde, bedoeld in tabel 3.35, met ten hoogste 5 dB worden overschreden, als die overschrijding redelijkerwijs niet is te voorkomen.

Artikel 3.37. (vaststellen geluidproductieplafond: overschrijding grenswaarde als dat onvermijdelijk is)

1. *Bij de vaststelling van een geluidproductieplafond als omgevingswaarde kan de grenswaarde, bedoeld in tabel 3.35, of de waarde die volgt uit toepassing van artikel 3.36, worden overschreden als geen geluidbeperkende maatregelen als bedoeld in artikel 3.35, tweede lid, kunnen worden getroffen om aan de waarde te voldoen.*

2. *Overschrijding van een in het eerste lid bedoelde waarde is alleen toegestaan als:*

a. geen andere maatregelen dan bedoeld in het eerste lid kunnen worden getroffen om aan de waarde te voldoen;

b. geen wijziging van het omgevingsplan mogelijk is om het geluidgevoelige gebouw niet meer toe te laten; en

c. geen overeenkomst kan worden bereikt met de eigenaar van het geluidgevoelige gebouw over het treffen van bouwkundige maatregelen.

3. *Als een in het eerste lid bedoelde waarde wordt overschreden:*

a. wordt de overschrijding door het treffen van geluidbeperkende maatregelen zoveel mogelijk beperkt; en

b. voldoen rijkswegen of hoofdspoorwegen aan de akoestische kwaliteit, bedoeld in artikel 3.29, als deze rijkswegen of hoofdspoorwegen het geluid veroorzaken.

4. *De maatregelen, bedoeld in het tweede en derde lid, worden in aanmerking genomen als deze in redelijkheid niet te kostbaar zijn en daartegen geen zwaarwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan.*

5. *Op een geluidgevoelig gebouw dat is toegelaten met toepassing van artikel 5.78w en waarop de grenswaarde met ten hoogste 5 dB wordt overschreden, zijn het tweede lid, het derde lid, onder b, en het vierde lid, niet van toepassing en is op de geluidbeperkende maatregelen als bedoeld in het derde lid, onder a, artikel 3.35, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.*

Artikel 3.38. (vaststellen geluidproductieplafond: beoordelen aanvaardbaarheid gecumuleerd geluid)

1. *Bij de toepassing van de artikelen 3.35, 3.36 en 3.37 wordt de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid beoordeeld.*
2. *Het gecumuleerde geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld met correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.*
3. *Bij het bepalen van het gecumuleerde geluid wordt in ieder geval betrokken:*
   a. *voor een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied van een weg, spoorweg of industrieterrein: het geluid door die geluidbronsoort;*
   b. *voor een geluidgevoelig gebouw binnen de 48 Lden geluidcontour of, voor zover de geldende geluidcontouren in Kosteneenheden zijn uitgedrukt, binnen de 20 Kosteneenheden geluidcontour van een luchthaven waarvoor op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenindelingbesluit, een luchthavenbesluit of een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven is vereist: het geluid door luchtvaart;*
   c. *voor een geluidgevoelig gebouw waarop het geluid door een windturbine of een windpark op een industrieterrein hoger is dan 43 Lden: het geluid door die windturbine of dat windpark; en*
   d. *voor een geluidgevoelig gebouw waarop het geluid door een civiele buitenschietbaan, een militaire buitenschietbaan of een militair springterrein op een industrieterrein hoger is dan 50 BS, dan: het geluid door die buitenschietbaan of dat springterrein.*
4. *Op het bepalen van het gecumuleerde geluid zijn de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing.*

Artikel 3.39. (vaststellen geluidproductieplafond: bepalen gezamenlijk geluid)

1. *Bij de toepassing van de artikelen 3.35, 3.36 en 3.37 wordt het gezamenlijke geluid op de gevel van geluidgevoelige gebouwen bepaald.*
2. *Het gezamenlijke geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, energetisch opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.*
3. *Artikel 3.38, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.*
4. *Op het bepalen van het gezamenlijke geluid zijn de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing.*

De bepaling van het gecumuleerde en het gezamenlijk geluid is beschreven in de Omgevingsregeling artikel 3.25 en 3.26. In artikel 17.3 van de Omgevingsregeling is de formule voor luchtvaartgeluid aangegeven waarmee voorlopig gerekend dient te worden. Deze komt overeen met de rekenformule uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Cumulatie is in de onderhavige situatie niet van toepassing.
De woonark ligt niet binnen het geluidaandachtsgebied (het gebied waarbinnen het geluid door die geluidbron hoger is dan de standaardwaarde) van het wegverkeer. Verder is er geen sprake van geluid ten gevolge van een industrieterrein.

Het gezamenlijk geluid is ook niet van toepassing in deze situatie om dezelfde reden.

Ondanks dat in deze situatie cumulatie en gezamenlijk geluid niet toegepast hoeft te worden zijn deze op uw verzoek toch bepaald.

Bij cumulatie worden de verschillende bronsoorten met een weging energetisch bij elkaar opgeteld conform Artikel 3.25 van de Omgevingsregeling en bij het gezamenlijk geluid worden alle geluidsbronnen (zonder weging) energetisch bij elkaar opgeteld conform Artikel 3.26 uit de Omgevingsregeling.
Voor de bepaling van het gecumuleerde en het gezamenlijk geluid is opnieuw gerekend met het model van het eerder genoemde rapport van 22 december 2023 op een beoordelingshoogte van 1 meter boven maaiveld conform artikel 3.2 lid 1d uit de Omgevingsregeling. Voor het vliegtuiggeluid is gebruik gemaakt van de 58 dB Lden contourkaart (https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/samenwerking/geef-uw-mening-over-het-aangepaste-maatregelenpakket-schiphol).

Cumulatie
Hieronder zijn de waarden gegeven na weging conform de Omgevingsregeling artikel 3.25 en artikel 17.3:
- industrielawaai L_{IL} = 0 dB.
- Verkeerslawaai L_{VI} = 31 dB (deze waarde is zonder aftrek artikel 110g Wgh)
- Vliegtuiggeluid L_{LL} = 57 dB

De energetische som van de hierboven genoemde waarden bedraagt L_{cum} = 63 dB.

Gezamenlijk geluid
Bij het gezamenlijk geluid worden de waarden energetisch opgeteld. De onderstaande waarden zijn van toepassing:
- industrielawaai L_{den} = 47 dB
- Verkeerslawaai L_{den} = 31 dB (deze waarde is zonder aftrek artikel 110g Wgh)
- Vliegtuiggeluid L_{den} = 57 dB

De energetische som van de hierboven genoemde waarden bedraagt L_g = 57,4 dB.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,
M+P

Richard Florentinus
RichardFlorentinus@mp.nl



LEGENDA

Plangebied

Plangebiedgrens

Functies

T	Tuin
WA-2	Water - 2
WA-PW	Water - Permanent Wonen

Dubbelbestemmingen

WR-A2	Waarde - Archeologie - 2

Functieaanduidingen

(st-bgw)	specifieke vorm van tuin - bijgebouw woonarken

VASTGESTELD DOOR DE RAAD
VAN DE GEMEENTE AALSMEER OP xx xx 2025
DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

Stedelijke Ontwikkeling

Bestemmingsplannen

Raadhuisplein 1, Postbus 253, 1430 AG Aalsmeer, T 0297-38 75 75, F 020-540 45 59

TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22b - Uiterweg 351ws

datum : 04 03 2025	gewijzigd :	formaat : A3	schaal : 1 : 1000
operator : S.Kho			plcfg :imro-2012-V8i.tbl
gecontr. :		tek. nr.	
plan IDN : NL.IMRO.0358.TAMOP22B-VG01			