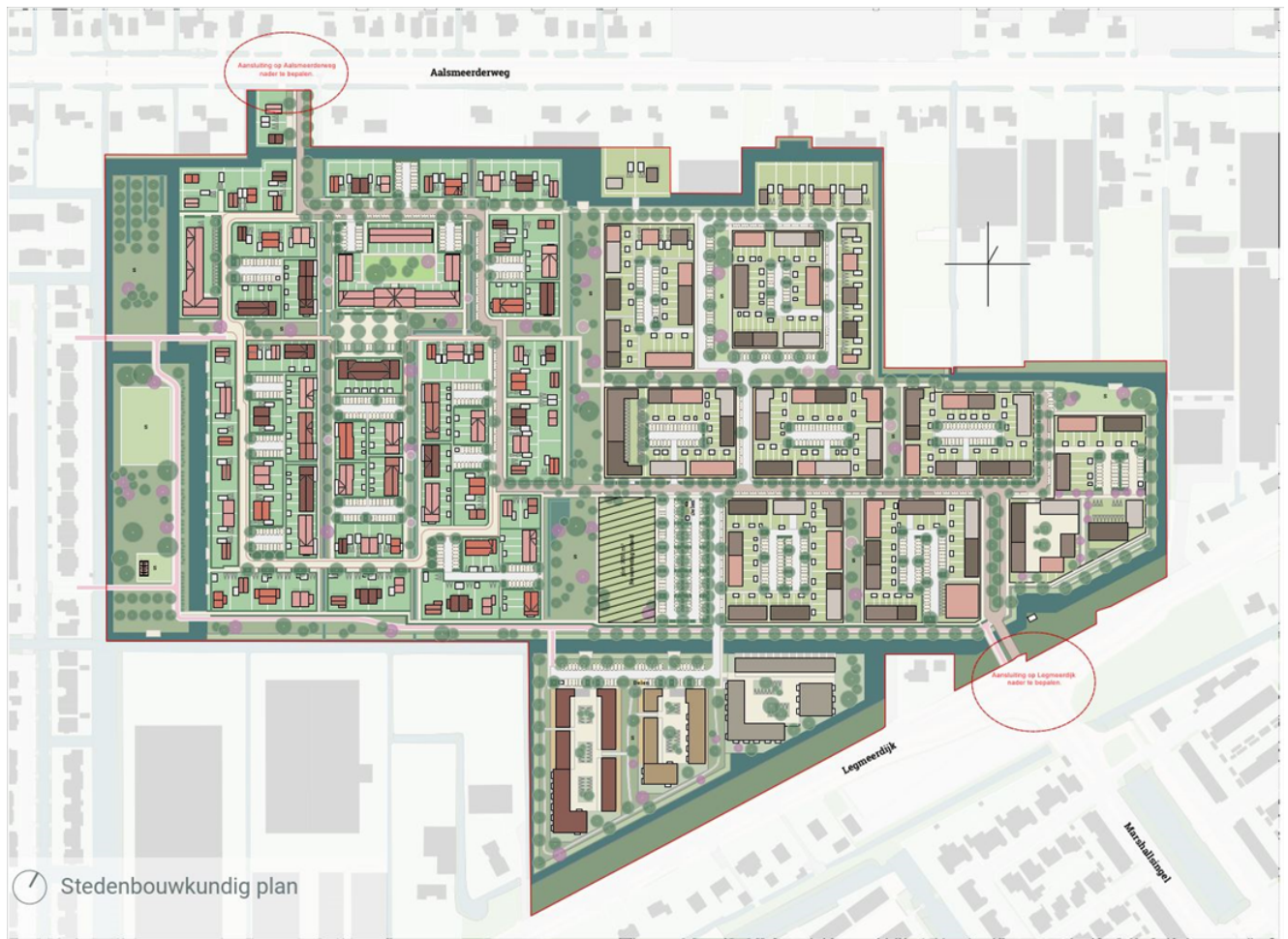


TOELICHTING

Bestemmingsplan Oosteindedriehoek



Inhoudsopgave

<u>HOOFDSTUK 1 INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>1.1 Aanleiding en doelstelling</u>	<u>3</u>
<u>1.2 Ligging en begrenzing plangebied</u>	<u>3</u>
<u>1.3 Geldende bestemmingsplannen</u>	<u>4</u>
<u>1.4 Crisis- en herstelwet</u>	<u>6</u>
<u>1.5 Leeswijzer</u>	<u>6</u>
<u>HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving</u>	<u>7</u>
<u>2.1 Huidige situatie en omgeving</u>	<u>7</u>
<u>2.2 De ontwikkeling</u>	<u>8</u>
<u>HOOFDSTUK 3 PLANOPZET</u>	<u>18</u>
<u>3.1 Algemeen</u>	<u>18</u>
<u>3.2 De planregels en bestemmingen</u>	<u>18</u>
<u>HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID</u>	<u>22</u>
<u>4.1 Economische uitvoerbaarheid</u>	<u>22</u>
<u>4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</u>	<u>22</u>
<u>4.3 Handhaving</u>	<u>25</u>
<u>HOOFDSTUK 5 BELEIDSKADER EN REGELGEVING</u>	<u>27</u>
<u>5.1 Inleiding</u>	<u>27</u>
<u>5.2 Rijksbeleid en regelgeving</u>	<u>27</u>
<u>5.2.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2002)</u>	<u>30</u>
<u>5.3 Provinciaal en regionaal beleid</u>	<u>31</u>
<u>5.4 Gemeentelijk beleid</u>	<u>34</u>
<u>HOOFDSTUK 6 OMGEVINGSKWALITEIT</u>	<u>42</u>
<u>6.1 Archeologie en cultuurhistorie</u>	<u>42</u>
<u>6.2 Bedrijven en milieuzonering</u>	<u>46</u>
<u>6.3 Bodem</u>	<u>46</u>
<u>6.4 Duurzaam bouwen en energie</u>	<u>48</u>
<u>6.5 Ecologie</u>	<u>49</u>
<u>6.6 Externe veiligheid</u>	<u>51</u>
<u>6.7 Geluid</u>	<u>53</u>
<u>6.8 Kabels en leidingen</u>	<u>56</u>
<u>6.9 Luchtkwaliteit</u>	<u>56</u>
<u>6.10 Verkeer en parkeren</u>	<u>59</u>
<u>6.11 Vormvrije m.e.r.-beoordeling</u>	<u>62</u>
<u>6.12 Water</u>	<u>62</u>

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Aan de noordoostzijde van de gemeente Aalsmeer wordt de gebiedsontwikkeling 'Oosteindedriehoek' ter hand genomen. Dit deel van het agrarisch gebied wordt getransformeerd tot een nieuwe woonwijk met maximaal 853 woningen en een nieuwe school. De locatie bevindt zich tussen de Aalsmeerderweg aan de noordwestzijde, de Legmeerdijk aan de zuidoostzijde en de bestaande woonwijk Nieuw Oostende aan de zuidwestzijde.

De planontwikkeling is ingegeven door de 'Structuurvisie Landelijk Gebied Oost', die door de gemeenteraad is vastgesteld op 6 juli 2017. Op 28 maart 2019 heeft de gemeenteraad vervolgens het 'Ruimtelijk Raamwerk Aalsmeer-Oost' vastgesteld, als uitwerking van de Structuurvisie. Op 28 oktober 2021 heeft de gemeenteraad tenslotte de 'Startnotitie Oosteindedriehoek deelgebied 1' vastgesteld. Dit bestemmingsplan vormt de nadere uitwerking daarvan.

Een aantal initiatiefnemers heeft zich verenigd in een consortium van private partijen, dat grondposities heeft verworven binnen het plangebied. In het kader van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan zijn tussen de gemeente en het consortium afspraken gemaakt.

Het doel van dit bestemmingsplan is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk in de Oosteindedriehoek. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de invulling van de lokale behoefte aan woningen voor de toekomstige inwoners van Aalsmeer en haar directe omgeving. In Aalsmeer is immers nog steeds een groot tekort aan woningen. Met dit plan kan in een deel van deze behoefte worden voorzien.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt tussen de Legmeerdijk en de Aalsmeerderweg en is ca. 27 hectare groot. Langs deze wegen liggen oorspronkelijke bebouwingslinten. Aan de zuidwestzijde van het plangebied ligt de woonwijk Nieuw Oostende. Aan de zuidoostzijde grenst het plangebied aan de Legmeerdijk met aan de overkant de (relatieve) nieuwbouwwijk Westwijk in de gemeente Amstelveen.

Het plangebied wordt globaal begrensd door:

- aan de zuidoostzijde:
de Legmeerdijk en de eigendomsgrenzen van de bestaande bebouwing langs de Legmeerdijk;
- aan de zuidwestzijde:
de woonwijk Nieuw Oostende;
- aan de noordwestzijde:
de eigendomsgrenzen van de bestaande bebouwing langs de Aalsmeerderweg;
- aan de noordoostzijde:
de eigendomsgrenzen van de bestaande bebouwing van de aldaar gevestigde (agrarische) bedrijven.



Figuur 1: ligging plangebied



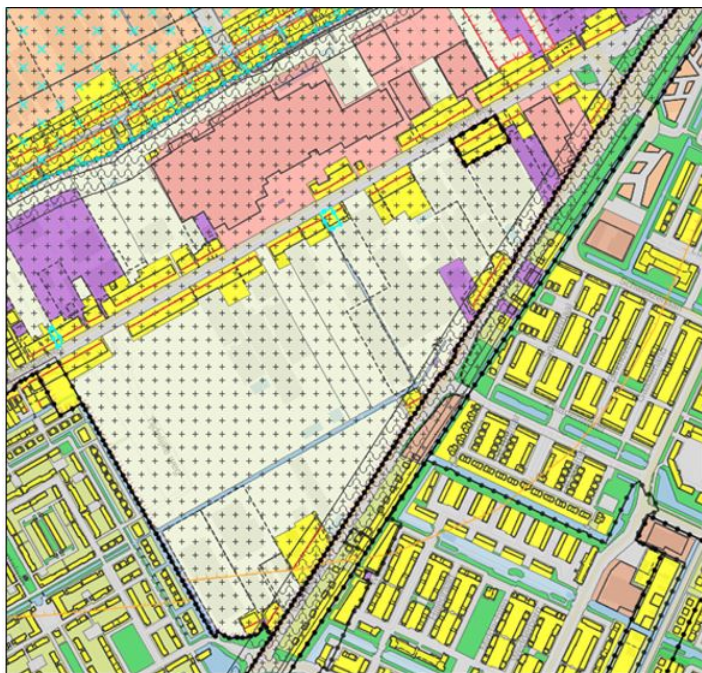
Figuur 2: begrenzing plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt een deel van het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Oost', dat werd vastgesteld bij raadsbesluit van 4 december 2014, alsmede gedeeltelijk

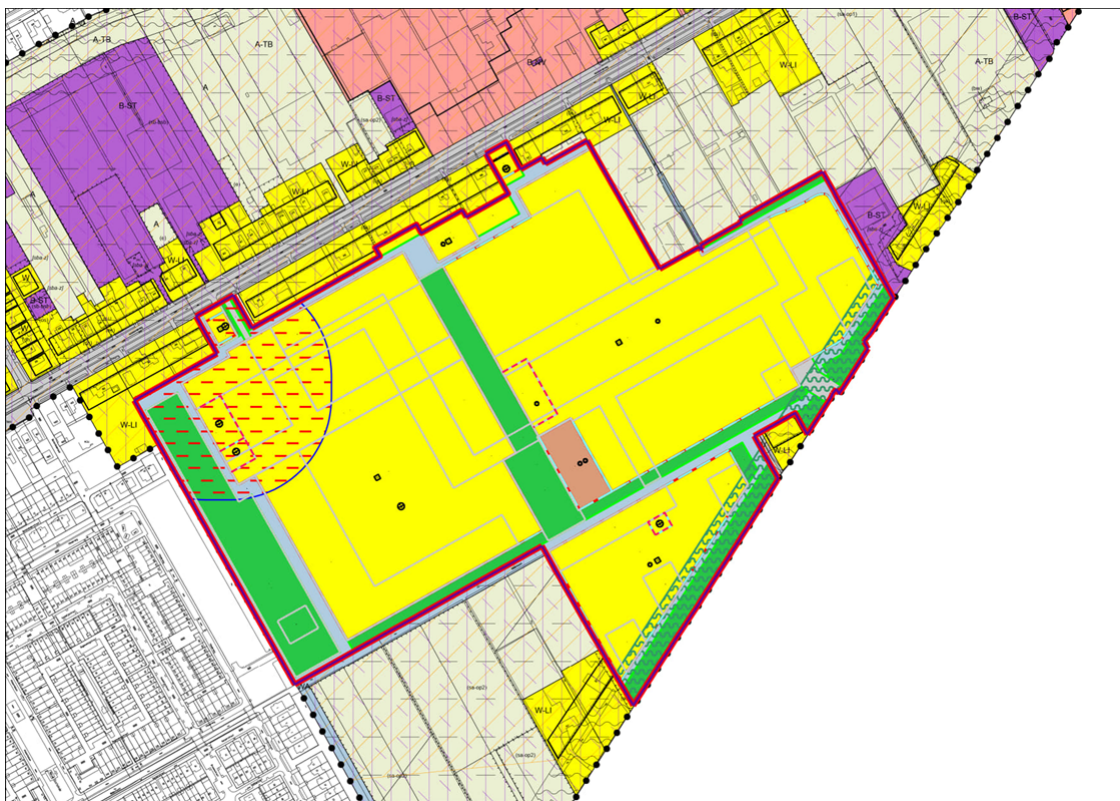
het paraplubestemmingsplan 'Parkeernormen', dat werd vastgesteld bij raadsbesluit van 28 september 2017.

Ter plaatse van het plangebied geldt thans overwegend de bestemming 'Agrarisch - Tuinbouw' met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2'.



Figuur 3: uitsnede plankaart vigerend bestemmingsplan

Op basis van het vigerende bestemmingsplan is thans geen woningbouw in het plangebied toegestaan. Een herziening van dit bestemmingsplan is nodig om de beoogde ontwikkeling planologisch en juridisch toe te staan. Het college van burgemeester en wethouders bereidt het bestemmingsplan voor dat vervolgens aan de gemeenteraad ter vaststelling wordt aangeboden. Nadat het bestemmingsplan in werking is getreden en onherroepelijk is, vormt dit de basis voor het verlenen van omgevingsvergunningen om tot de bouw van de nieuwe woonwijk over te kunnen gaan.



Figuur 4: Nieuw bestemmingsplan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan

1.4 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen en stimuleert vernieuwende en duurzame projecten. Het gaat onder meer om de aanleg van wegen en bedrijventerreinen en de bouw van woningen en windmolenparken. Een belangrijke maatregel uit de Chw is de vermindering en versnelling van beroepsprocedures. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Chw.

In bijlage I van de Chw is als categorie van gevallen, die vallen onder de werking van de Chw, onder andere genoemd de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied. Voorliggend bestemmingsplan maakt de bouw van meer dan 11 woningen mogelijk en valt daardoor in deze categorie.

1.5 Leeswijzer

Na de inleiding in dit hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie van het plangebied en van de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. In hoofdstuk drie wordt uitgelegd hoe het bestemmingsplan en de daarin opgenomen bestemmingen zijn vertaald in juridische zin. In hoofdstuk vier komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Hoofdstuk vijf gaat verder in op de beleidskaders en in het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie en omgeving

In het landschap ten zuiden van Amsterdam, tussen Amstel en Haarlemmermeer ligt een palet aan polders, droogmakingen en veenbovenlanden. Bestonden voor 1880 de gebieden ten weerszijden van de Legmeerdijk nog uit poelen en plassen, in het eind van de 19e eeuw zijn deze drooggemalen tot respectievelijk de Oosteinderpoelpolder en Legmeerpolder.

Het plangebied ligt in de Oosteinderpoelpolder in het oosten van de gemeente Aalsmeer. De polder ligt ten zuiden van het buurtschap Oosteinde en ten oosten van het dorp Aalsmeer. In het noorden grenst het gebied aan de Schinkelpolder en in het oosten aan de Noorder Legmeerpolder. De Oosteinderpoel was - net als het Stommeer en het Hornmeer - een meer in het merengebied ten oosten van het centrum van Aalsmeer. Het meer lag ten zuiden van de nog bestaande Hoge Dijk, die de scheiding markeerde tussen het meer en het buurtschap Oosteinde. Het is vanaf de Middeleeuwen ontstaan door het afgraven van turf.

Rond 1865 is de polder drooggemalen en bij de inpoldering werd een rationele landschapsstructuur gerealiseerd van polderwegen en ontwateringstochten. De verschillende polders en droogmakingen worden gescheiden door oude ontginningslinten zoals de Oosteinderweg en nieuwe polderstructuren als de Legmeerdijk en Aalsmeerderweg. Dit min of meer zuidwest-noordoost lopend landschapspatroon komt samen bij het Schinkeldijkje net ten zuidwesten van de oude kern van Bovenkerk.

De oorspronkelijke plasbodems bestonden uit resten veen op een oude (zee)kleibodem. Door drooglegging en ontwatering rijpten deze gronden, maar ze blijven kleiig en nat. Vaak kalkrijk met moerassige bovenlaag en tevens vaak verstoord door teelt en kassenbouw. De polder ligt ca. 2,5 meter lager dan de omringende dijken.

Het gebied wordt gekenmerkt door voornamelijk gronden die in het verleden zijn gebruikt ten behoeve van de glastuinbouw. Daarnaast is in de noordwesthoek een jeugdhonk aanwezig. Het huidige grondgebruik is een menging van enig resterend agrarisch gebruik of braakliggende gronden en overwegend kassenbouw. Langs de dijken en polderwegen staat lintbebouwing.



Figuur 5: foto-impressies plangebied

2.2 De ontwikkeling

2.2.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Startnotitie Oosteindedriehoek

Op 28 oktober 2021 heeft de gemeenteraad de 'Startnotitie Oosteindedriehoek deelgebied 1' vastgesteld. Een Startnotitie loopt vooruit op de procedure voor een bestemmingsplanwijziging en geeft het ruimtelijk kader en randvoorwaarden op basis waarvan daarna de bestemmingsplanprocedure kan worden doorlopen. De Startnotitie

geeft inzicht in alle ruimtelijke raakvlakken en maatschappelijke en financiële overwegingen waar het project mee te maken heeft of kan hebben en of het op die basis haalbaar is om verder te gaan met het project. Daarnaast vervult de ontwerp Startnotitie een belangrijke rol bij de participatie van belanghebbenden. Na vaststelling van de ontwerp Startnotitie door burgemeester en wethouders, heeft deze voor belangstellenden ter inzage gelegen medio 2021. Vragen en opmerkingen van belangstellenden zijn door burgemeester en wethouders van een antwoord voorzien en tezamen met de Startnotitie ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. Door vervolgens de definitieve Startnotitie vast te stellen heeft de gemeenteraad het ruimtelijk kader voor dit plan bepaald.

Programmatische uitgangspunten

Woningbouw

Het woningbouwprogramma dient aan te sluiten op de vastgestelde gemeentelijke Woonagenda 2020, waarbij een mix van de daarin genoemde woningcategorieën een plek zal krijgen. Voor de specifieke doelgroepen (senioren, starters, jongeren) dienen passende innovatieve producten (woonconcepten) in het plan te worden opgenomen. Op basis van de omvang en woonmilieus van het plangebied wordt een plancapaciteit met een bandbreedte tussen 700 en 875 woningen verondersteld. Op basis van de Woonagenda ontstaat het volgende indicatieve woningbouwprogramma:

Type woning	Bandbreedtes aantal woningen (ca.)	
25% sociaal / goedkoop	175	220
30% middelduur	210	260
45% duur / vrije sector	315	395
Totaal	700	875

Tabel 1: uitgangspunten woningbouwprogramma

Maatschappelijke voorzieningen

Naast de woningen is een locatie voor een IKC met basisschool, gymzaal, kinderdagverblijf en naschoolse opvang in het plan voorzien. Het ruimtebeslag is als volgt:

- Oppervlakte bebouwing = 1.750 m²;
- Schoolplein = 750 m²;
- Buitenruimte kinderopvang 400 m²;
- Buitenruimte maatschappelijk 50 m²;
- Parkeren auto = 400 m²;
- Parkeren fiets = 600 m².

De totaal benodigde oppervlakte bedraagt als dus 3.950 m², waarbij het parkeren van auto's deels buiten het plot wordt opgelost en het schoolplein deels in de parkzone wordt gesitueerd.

In paragraaf 2.2.2.1 wordt het programma van de voorgestane ontwikkeling, zoals dat tot stand is gekomen na verdere uitwerking van de Startnotitie, nader beschreven.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Het is van belang om bij de invulling van het plangebied de karakteristieke (landschappelijke) kenmerken van de omgeving zoveel mogelijk te respecteren, dan wel het oorspronkelijke gebruik als kassengebied als thema in het ontwerp en de beeldkwaliteit als drager op te nemen.



Figuur 6 – oorspronkelijke ruimtelijke opbouw

Door uitstraling van kwaliteit en diversiteit middels het hanteren van diverse woonvormen, hoogteaccenten en variatie in bebouwingstypologieën moet worden voorkomen dat een saaie monotone woonwijk wordt gerealiseerd. Uit de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige visie moet blijken of met behoud van een kwalitatief goed plan het veronderstelde aantal woningen ruimtelijk-stedenbouwkundig haalbaar is. Voor het plangebied wordt een afzonderlijk beeldkwaliteitplan opgesteld.

Met de aanwezigheid van omliggende bedrijven in de nabijheid van het plangebied dient in voldoende mate rekening te worden gehouden. Uitgangspunt is dat de huidige bedrijfsvoering niet wordt belemmerd.

Verkeer, Parkeren en Mobiliteit

Algemeen

Gelet op de verkeersintensiteiten zijn de Legmeerdijk en de Aalsmeerderweg gebiedsontsluitingswegen. De nieuwe woonbuurt zal voor een aanzienlijke verhoging van de verkeersdruk zorgen.

Het plangebied Oosteindedriehoek zal worden ontsloten op de Legmeerdijk door middel van een aan te leggen rotonde op het punt waar de Marshallsingel aansluit op de Legmeerdijk. Dit aansluitpunt is nu voorzien van een verkeersregelinstallatie. De verkeersstructuur dient zodanig te worden ontworpen dat er een complete en logische structuur ontstaat waarbij alle bestemmingen bereikbaar zijn voor het maatgevende voertuig. Voor langzaam verkeer moeten er directe, korte en logische routes beschikbaar zijn naar de verkeersaantrekkende bestemmingen in en buiten het plangebied. Tevens dient rekening te worden gehouden met de mogelijke toekomstige uitbreidingen van de overige deelgebieden van de Oosteindedriehoek.

Erftoegangswegen

De wegen in het plangebied vallen alle in de categorie erftoegangswegen (30 km/h zone) en dienen conform Duurzaam Veilig ingericht te worden. Kruisingen tussen erftoegangswegen zijn gelijkwaardig en in beginsel worden geen éénrichtingswegen toegepast. De erftoegangswegen worden in elementverharding uitgevoerd waarbij bochtstralen geschikt moeten zijn voor vuilniswagens en brandweerauto's.

Parkeren

Uitgangspunt is dat parkeren binnen het plangebied wordt opgelost, waar mogelijk op eigen terrein. Bij appartementen in het middeldure en dure segment verdient het aanbeveling parkeren op eigen terrein in gebouwde vorm te laten plaatsvinden. Dit om

de openbare ruimte zomin mogelijk te belasten met parkeerplaatsen. Zoals in hoofdstuk 3 van de startnotitie is opgenomen, gelden de specifieke parkeernormen inclusief uitgangspunten, toepassingsregels en juridisch kader die zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016. Op het moment van vergunningverlening geldt de op dat moment vigerende parkeernota.

Daarnaast zal duurzame mobiliteit door de initiatiefnemers moeten worden meegenomen in de planvorming.

Voetpaden/trottoirs

In de LIOR staan criteria aangegeven waaraan voetpaden dienen te voldoen. De breedte van de trottoirs is mede afhankelijk van de positionering van kabels en leidingen.

(Brom) fietspaden

In de LIOR staan criteria aangegeven waar (brom)fietspaden aan dienen te voldoen.

Profielen

De maatvoering van dwarsprofielen moet voldoende zijn voor alle functies die de openbare ruimte moet vervullen. Daarbij dient ook voldoende rekening te worden gehouden met het verloop van de maaiveldhoogtes en eisen aan drooglegging en taluds.

Groen, water en openbare ruimte

Groen

Overeenkomstig de Groenvisie van Aalsmeer moet geprobeerd worden om meer groene kwaliteit op wijk niveau te realiseren. De kwaliteit van het groen in wijken kan versterkt worden door een gedifferentieerd beheer te voeren. Ook stelt de gemeente als uitgangspunt de versterking van het bloemkarakter van de gemeente. Dit kan worden gerealiseerd middels een diversiteit aan bladkleuren, bloeiende planten, heesters en bomen.

Een specifiek doel voor klassieke uitbreidingswijken zoals Nieuw Oosteinde was versterking van de belevingswaarde van groen door de afwisseling van open en gesloten groen, siergroen en natuurlijk groen te versterken. Hieronder vallen het versterken van zichtlijnen en het vergroten van zicht op water en bosschages. De hoofdgroenstructuur wordt gekenmerkt door natuurlijk groen, dus overwegend inheemse plantensoorten, natuurlijke oevers en alleen kort gemaaid gras waar het nodig is. Siergroen, met een nadruk op bloei en kleur, zou vooral in de woonbuurten toegepast moeten worden.

Bij alle groenaanleg moet aandacht voor de kwaliteit van gezonde groeiplaatsen voorop staan. Dat betekent dat bomen in de woonvlekken voldoende groeiruimte moeten krijgen. Bomen zijn van groot belang voor de aankleding van de woonomgeving, maar ook voor het bijdragen aan een aangenaam klimaat.

Het plangebied sluit aan op Nieuw Oosteinde. De Groenvisie van Aalsmeer benadrukt het belang van versterking van toegankelijkheid van het groen en het vergroten van de belevingswaarde van groen. Hier wordt rekening mee gehouden in de ontwikkeling van het plangebied. Daarbij dient de robuuste groenstructuur tussen Nieuw Oosteinde en Oosteindedriehoek als verbindend groen element te worden gezien in de vorm van een buurtpark met een diversiteit qua gebruik en functie voor beide woonbuurten.

Spelen, bewegen en ontmoeten

De robuuste hoofdgroenstructuur nodigt uit voor het inrichten van grotere speel- en ontmoetingsplekken voor niet alleen de jeugd maar ook voor volwassenen. Grotere kinderen hebben een grotere actieradius, dus voor voorzieningen als trapveldjes en verharde speelvoorzieningen is een onderlinge afstand van 600 meter wenselijk. Daarnaast biedt de hoofdgroenstructuur voldoende wandelmogelijkheden en ontmoetingsplekken in de wijk en recreatieve routes naar het Amsterdamse Bos.

Voor jonge kinderen zijn kleinschalige speelvoorzieningen dicht bij huis nodig. Een afstand tussen kleuterspeelplekken is maximaal 300 meter. Veilige routes naar speelvoorzieningen zijn een belangrijk aandachtspunt.

Water

Voor Oosteindedriehoek speelt het aspect water een belangrijke rol. Water dient dan ook naast groen als ontwerpend principe te worden meegenomen. Water is niet alleen noodzakelijk als waterberging maar leidt ook tot een goede en prettige woon- en leefkwaliteit.

Openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte dient onder meer plaats te vinden op basis van de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente Aalsmeer. Voor de openbare verlichting wordt ROVL 2011 en het Politiekeurmerk Veilig Wonen gehanteerd; uitgangspunt is dat er LED-verlichting wordt toegepast.

Voor het hemelwater en vuilwater dient een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel te worden aangelegd. Daarbij moet het hemelwaterafvoer (HWA) afwateren op de nabijgelegen watergangen. Verder moeten er zoveel mogelijk duurzame materialen worden toegepast zodat uitloging van materialen wordt voorkomen.

Financieel

De gemeentelijke kosten worden met initiatiefnemers verrekend (publiekrechtelijk kostenverhaal) en mogelijke risico's worden afgedekt. Hiertoe wordt door de gemeente met initiatiefnemers een anterieure overeenkomst gesloten.

2.2.2 Omschrijving van de ontwikkeling

2.2.2.1 Programma

Woningen

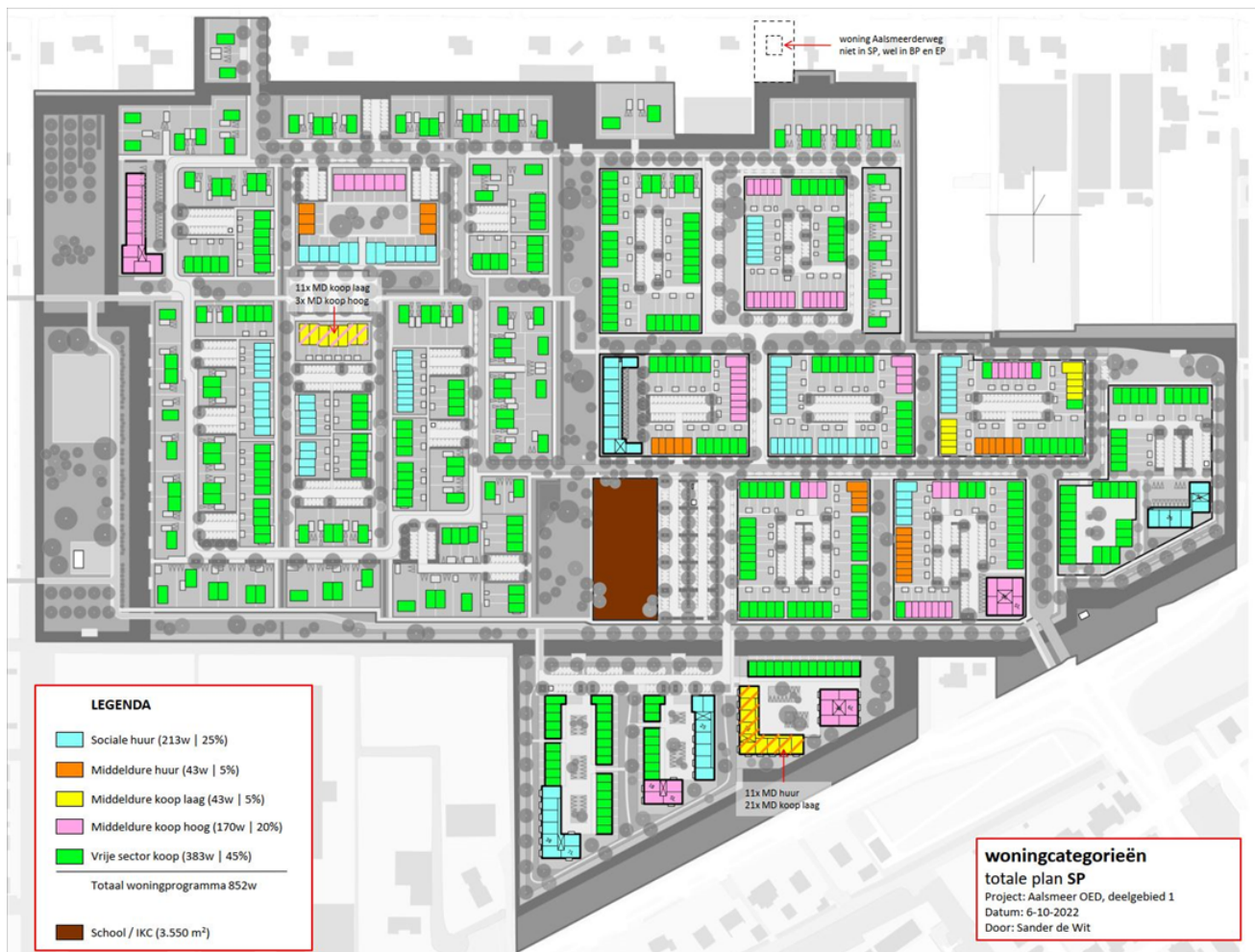
Het plan kent een mix van verschillende woningtypen, zowel qua vormgeving als qua financieringscategorie. Het stedenbouwkundig plan voorziet in maximaal 852 woningen, bestaande uit:

- tenminste 213 woningen in het sociale huursegment;
- 256 woningen in het middeldure segment, met de volgende onderverdeling:
 - a. 43 woningen in het middeldure huursegment;
 - b. 43 woningen in het lage middeldure koopsegment;
 - c. 170 woningen in het hoge middeldure koopsegment;
- ten hoogste 383 woningen in de vrije sector.

Daarnaast maakt het bestemmingsplan de bouw van 1 woning mogelijk in het lint aan de Aalsmeerderweg tussen de woningen met de huisnummers 368 en 370. Daarmee komt het aantal woningen dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt op 853.

In het plangebied zijn appartementengebouwen voorzien op drie locaties; langs de Legmeerdijk, ten noordwesten van de maatschappelijke bestemming en in het uiterste noordwesten van het plangebied. Langs de Legmeerdijk zijn hoogteaccenten toegestaan.

Onderstaande afbeelding geeft het woningbouwprogramma voor de nieuwe wijk weer.

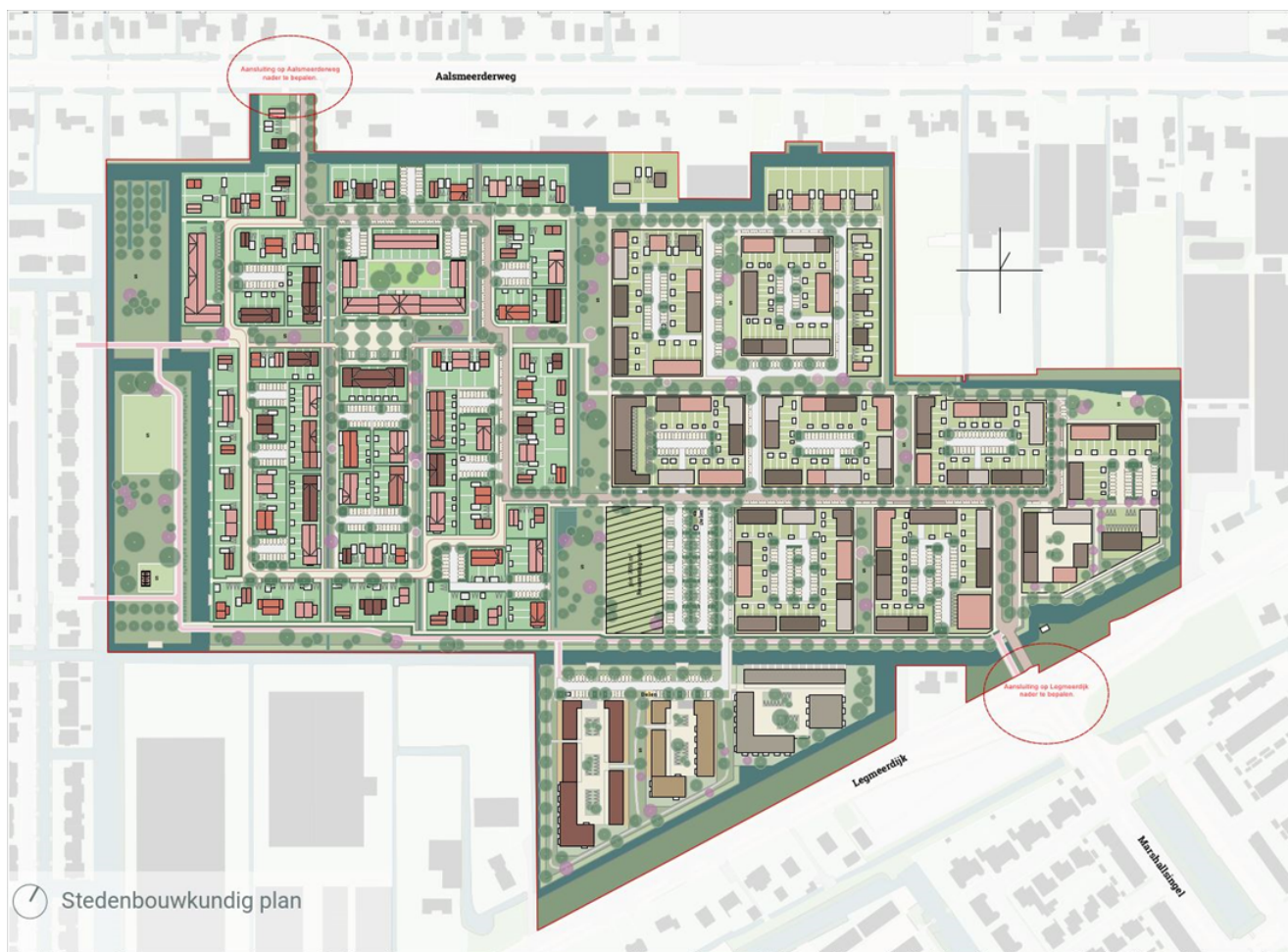


Figuur 7: Woningbouwprogramma

Maatschappelijke voorzieningen

In het plan is een Integraal Kindcentrum (IKC) voorzien met ruimte voor een basisschool met naschoolse en kinderopvang, een gymzaal en verschillende maatschappelijke functies. Voor deze voorziening is in het plangebied een perceel van circa 3.550 m² gereserveerd. Het perceel ligt in buurt 3 (zie paragraaf 2.2.2.2), aan het buurtpark en is gesitueerd tussen het vrijliggend fietspad dat Oosteindedriehoek met Nieuw Oostende en Amstelveen verbindt en de woonstraat in buurt 3 die direct verbonden is met de aansluiting voor autoverkeer op de Legmeerdijk. Zowel voor fietsers, voetgangers als autoverkeer is deze locatie dus goed en veilig bereikbaar. De ligging aan het buurtpark biedt kansen voor extra, groene speelruimte voor zowel school als kinderopvang. Binnen het plot dient, naast het schoolgebouw en het buitenspelen, ook het stallen van fietsen alsmede het parkeren van auto's voor zowel personeel als bezoekers te worden ingepast.

Onderstaande afbeelding uit het stedenbouwkundig plan, dat is opgenomen als bijlage 1, geeft een indicatie van de invulling van de nieuwe wijk.



Figuur 8: Stedenbouwkundig plan

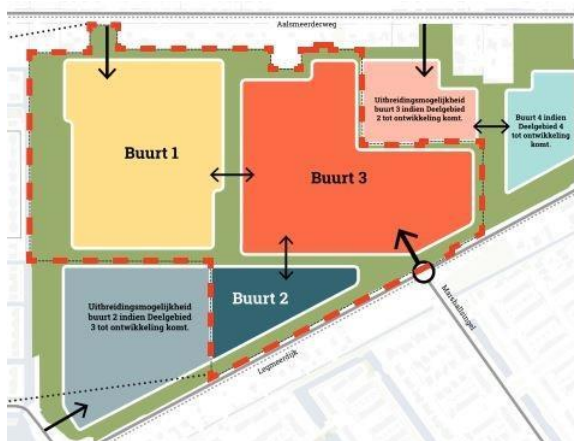
2.2.2.2 Planomschrijving

Voor de ontwikkeling van het plangebied is een stedenbouwkundig plan opgesteld, dat als bijlage 1 is opgenomen bij deze toelichting. Hieronder wordt in hoofdlijnen de stedenbouwkundige opzet beschreven.

De landschappelijke polderstructuur vormt de basis voor de stedenbouwkundige opzet van de ontwikkeling in het plangebied. De richting van de (polder)sloten is duidelijk herkenbaar in de structuur van de wijk als geheel en in het groen-blauwe raamwerk. De Midentocht vormt als hoofdwatergang een belangrijke drager van de water- en groenstructuur. De verschillende buurten liggen als helder afgebakende woongemeenschappen in dit raamwerk en krijgen elk een duidelijke eigen identiteit.

Drie buurten

In grote lijnen worden drie verschillende buurten onderscheiden (zie figuur 9). Deze buurten zijn onderling verschillend qua structuur en opbouw. Buurt 1 heeft een dorps woonmilieu met een dichtheid van 25-30 woningen per hectare, buurt 2 heeft een urbaan woonmilieu met een dichtheid van 45-55 woningen per hectare en buurt 3 heeft een suburbaan woonmilieu met een dichtheid van 35-40 woningen per hectare.



Figuur 9: positionering van de drie verschillende buurten

Elke buurt krijgt een sterke, eigen identiteit binnen het groen-blaauwe raamwerk. Per buurt zijn de uitgangspunten op hoofdlijnen als volgt vertaald:

- Buurt 1 heeft een groene en dorpse sfeer, informeel met een gevarieerd beeld van overwegend grondgebonden woningen met een kap en groene erfafscheidingen.
- Buurt 2 bestaat uit drie compacte bouwblokken met een mix van grondgebonden woningen en appartementen in het groen. Een bebouwingsaccent met een duidelijke oriëntatie naar de Legmeerdijk en parkeren binnen het blok onder een woondek.
- Buurt 3 bestaat uit een orthogonaal raster van kloeke bouwblokken met naast grondgebonden woningen ook een deel appartementen. De openbare ruimte tussen de bouwblokken kent verschillende invullingen, van hoofdstraat tot autovrije groene ruimte.

De bebouwing langs de Legmeerdijk heeft niet alleen betekenis voor de wijk Oosteindedriehoek, maar geeft de wijk op deze plek een gezicht naar buiten. Langs de Legmeerdijk is daarom een ontwerp gemaakt voor de bebouwing van buurt 2 en 3 gezamenlijk. Deze bebouwing vormt de ruimtelijke begeleiding van deze belangrijke, landschappelijke lijn. In de groene setting van de dijk krijgt elk bouwblok een bebouwingsaccent waardoor vijf verschillende appartementengebouwen een bijzondere reeks vormen. Deze gebouwen staan in het verlengde van de poldersloten waardoor de historische hoekverdraaiing van de polder tegen de Legmeerdijk herkenbaar blijft langs deze lijn.

In het stedenbouwkundig plan wordt per buurt een verdere toelichting gegeven op de hierboven genoemde uitgangspunten van de bebouwingsstructuur.

Groen- en waterstructuur

Het groen-blaauwe raamwerk sluit aan op verschillende ecologische structuren in de regio. Op deze wijze ontstaat er een ecologisch netwerk dat Oosteindedriehoek verbindt met bijvoorbeeld de Westeinderplassen en het Amsterdamse Bos.

De groen- en waterstructuur is gekoppeld aan de lange rechte poldersloten die tussen de Aalsmeerderweg en de Legmeerdijk zijn gesitueerd. In deze structuur is de Middentocht een belangrijke drager van de waterstructuur binnen het raamwerk. De koppeling van de hoofdgroenstructuur aan water geeft het plan de typische sfeer mee van het Hollandse polderwonen. De mooie lange waterlijnen met groene oevers, rietkragen, karakteristieke bomen en bruggen geven het plan een regionale identiteit.

Het hoort op deze plek. De Middentocht wordt verbreed en vormt met de groene oever aan de noordzijde een continue element binnen de wijk.

Groen

De omvang van het groen beslaat ruim 23% van het totale plangebied. Daarmee is het groene karakter van de wijk gegarandeerd. In het plan wordt qua groenbeeld gewerkt met het contrast tussen het groen in het raamwerk en het groen in de buurten. De

hoofdstraat die loopt van de aansluiting aan de Legmeerdijk tot de Aalsmeerderweg wordt bij voorkeur voorzien in één of twee herkenbare boomsoorten. In de overige straatstructuren komen wisselende soorten. Twee grotere parkzones zijn ingepast; het wijkpark aan de zuidzijde ligt op de overgang van Oosteindedriehoek naar Nieuw Oosteinde en het buurtpark ligt tussen de buurten 1 en 3. In het wijkpark is een ruimtereservering opgenomen voor een kleinschalige wijkvoorziening, de BuurtKas. Een ontmoetingsplek voor zowel bewoners van Nieuw Oosteinde als Oosteindedriehoek met ruimte voor activiteiten en daghoreca. Verschillende groene wijkfuncties als een trapveld, speelplek, kas, nutstuin, gravelverharding voor jeu des boules en/ of een lounge-vlonder zorgen voor een gezellige concentratie voor ontmoeting en verblijven. Naast recreatie dienen de parken ook als klimaatadaptieve buffers voor het gehele plangebied.

In de twee parkstroken zijn ook de speelvoorzieningen gesitueerd. Conform het gemeentelijk beleid zijn er enkele geconcentreerde plekken voor verschillende leeftijdsgroepen bij elkaar, zodat uitwisseling mogelijk is. Deze speelplekken zijn dan ook uitdagend en attractief en vormen een echte ontmoetingsplek voor kinderen uit de buurt. In de overige openbare ruimte bevinden zich nog enkele speelplekjes voor de groep van 0-6 jaar. Alle speelplekken zijn bereikbaar en verbonden met kindvriendelijke looproutes door de buurten.

Water

De omvang van het water beslaat, inclusief de wadi's en greppels, circa 9,5% van het totale plangebied. Daarmee voldoet het plan aan de compensatienorm van het Waterschap.

De Middentocht en de verbindingssloot naar de Aalsmeerderweg zijn beide primaire watergangen en vormen de basis voor het watersysteem, dat bestaat uit oppervlaktewater, greppels en groenvlakken voor de opvang, berging en afvoer van regenwater. De verbindingssloot van de Middentocht naar de Aalsmeerderweg, die door het huidige plangebied loopt, wordt deels omgelegd naar de noordelijke buitenrand en de Middentocht wordt plaatselijk verbreed voor voldoende capaciteit. De afvoer vanaf de Oosteinderpolder is daarmee gewaarborgd.

Om doorstroming te krijgen voor voldoende waterkwaliteit is een watergang gesitueerd langs het wijkpark bij buurt 1 en tegen de achtererven van de Aalsmeerderweg. Zo ontstaat in de toekomst een gesloten circuit met voldoende circulatie. De watergangen zijn voldoende breed voor varend onderhoud en bruggen en duikers moeten dan doorvaarbaar zijn.

Verkeersstructuur

De verkeersstructuur in het plangebied volgt de landschappelijke structuur van groen en water en bestaat uit een orthogonaal patroon gebaseerd op de poldersloten. In deze structuur staat het verblijfskarakter voor de bewoners van de wijk centraal. Dit betekent dat het prettig en veilig moet zijn voor voetgangers, fietsers, spelende kinderen en andere mensen op straat. In de wijk geldt daarom het principe van 'auto te gast', wat betekent dat de bestuurder van de auto zich als gast dient te gedragen in een 30-km/uur woongebied waar mensen verblijven en kinderen spelen. Dit wordt afgedwongen door de straten smal te houden, zo min mogelijk directe doorgaande verbindingen te maken en de straten zodanig in te richten dat hard rijden wordt ontmoedigd. Door daarnaast goede en veilige fietsverbindingen aan te leggen binnen, maar zeker ook naar buiten de wijk worden bewoners gestimuleerd eerder de fiets te gebruiken dan de auto.

Autoverkeer

De wijk krijgt een hoofdaansluiting op de Legmeerdijk en via de verschillende buurten is er, voor de auto, een secundaire aansluiting op de Aalsmeerderweg. Ter plaatse van de aansluiting op de Legmeerdijk wordt een nieuwe rotonde aangelegd en ter plaatse van de Aalsmeerderweg wordt een nieuw kruispunt ingericht. Vanuit buurten 2 en 3 is een

ruimtereservering opgenomen voor een toekomstige auto aansluiting naar volgende deelplannen.

Parkeren

De totale parkeerbalans (zie paragraaf 6.10) voor het plangebied is gebaseerd op de parkeernormen in de Parkeernota van de gemeente Aalsmeer. Ook sluiten het plan en de parkeerbalans aan bij landelijke trends op het gebied van mobiliteit en de Mobiliteitsagenda die de gemeenteraad heeft vastgesteld op 27 januari 2022. Deze trends tonen een toename van het gebruik van deelauto's, minder eigen autobezit (met name de tweede auto), minder autobezit bij kleine en goedkope woningen en een toename van het gebruik van e-bikes (onder andere voor woon-werkverkeer, ter vervanging van de auto).

Voor het parkeren van auto's is in elke buurt een specifieke keuze gemaakt. In buurt 1 is dat langs de straat en in zogenaamde parkeerkoffers tussen de bouwblokken. In buurt 2 is dat aan de straat en onder een dek binnen de bouwclusters en in buurt 3 is dat langs de straat en aan de binnenzijde van de bouwclusters. Bij de appartementen wordt in ieder geval één auto per appartement op eigen terrein ingepast. Naast het IKC is een parkeerterrein gesitueerd waar bewoners en bezoekers van de omliggende woningen gebruik van kunnen maken.

Fiets

Voor de fiets komen er directe en veilige verbindingen naar de omliggende wijken en voorzieningen in Nieuw Oosteinde en Westwijk. De wijk zelf wordt ingericht voor een maximale snelheid van 30 km/uur waardoor de fietser gebruik maakt van de rijbaan. Een vrijliggend fietspad langs de Middentocht vormt hierop een uitzondering. Deze fietsroute verbindt de aangrenzende wijken en de verschillende voorzieningen, waaronder het IKC, met elkaar.

Om het gebruik van de fiets te stimuleren kunnen in de gebouwen met appartementen ruime, collectieve fietsenbergingen worden gemaakt waar mensen snel en makkelijk hun fiets kunnen pakken. Ook bij de grondgebonden woningen dragen voldoende ruime bergingen bij aan het gebruik van de fiets.

Voetganger

Een fijnmazig netwerk van trottoirs in de buurten en voetpaden in het groen zorgen dat er altijd goede verbindingen voor de voetganger zijn. Enerzijds zijn dit directe, veilige verbindingen voor gebruikers en bewoners in de wijk, maar ook de meer recreatieve ommetjes, door het groen-blauwe raamwerk maken deel uit van dit netwerk.

HOOFDSTUK 3 PLANOPZET

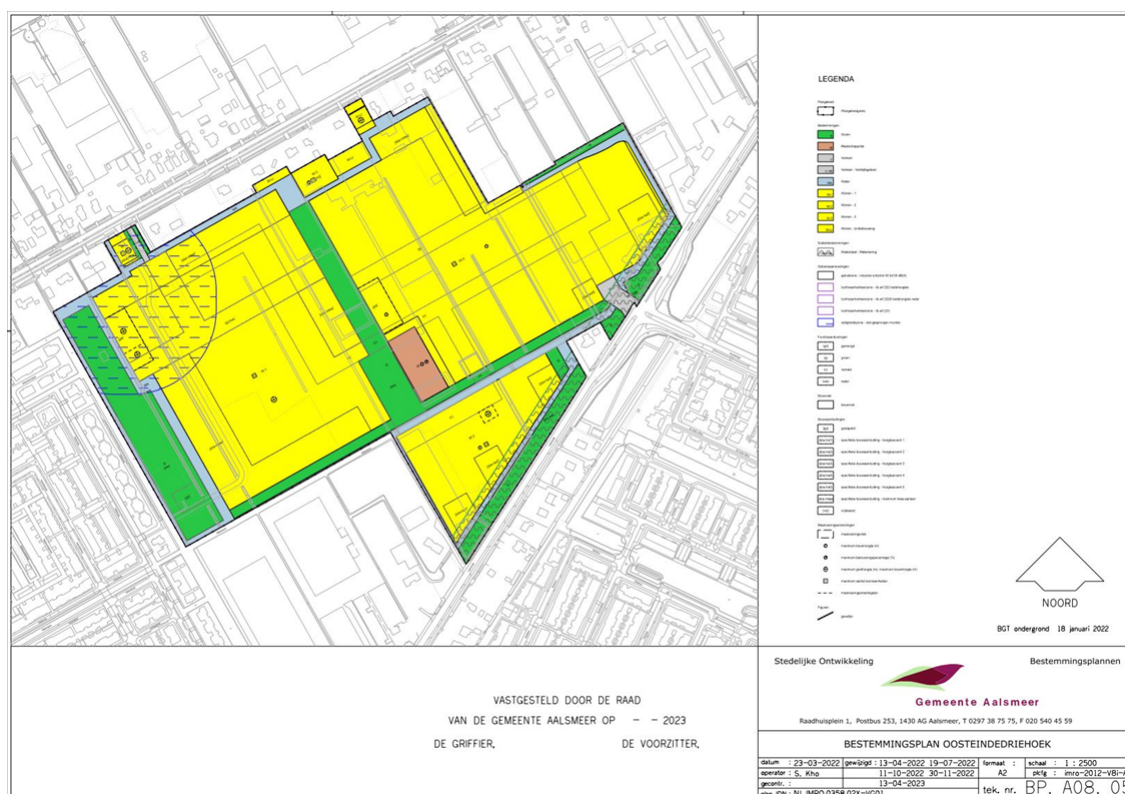
3.1 Algemeen

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

Het voorliggende bestemmingsplan is een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan is opgesteld conform SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012). Daarin zijn de regels voor een belangrijk deel gestandaardiseerd. Het bestemmingsplan is overeenkomstig de SVBP 2012 gedigitaliseerd opgesteld. Het bestemmingsplan wordt elektronisch/digitaal beschikbaar gesteld op de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

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

Hieronder is de kaart van de verbeelding van het onderhavige bestemmingsplan weergegeven.



Figuur 10: kaart van de verbeelding

3.2 De planregels en bestemmingen

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen. Hieronder wordt een artikelsgewijze beschrijving van de regels en de bestemmingen gegeven.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden de relevante begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel wordt aangegeven op welke de diverse maten moeten worden gemeten en de oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de regels te bewerkstelligen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Groen (artikel 3)

Deze bestemming geldt voor het openbaar groen en daaraan ondergeschikte voorzieningen. Gebouwen mogen niet worden gebouwd, maar voor een kleinschalige wijkvoorziening is in het wijkpark een ruimtereservering opgenomen door middel van de functieaanduiding 'gemengd'.

Maatschappelijk (artikel 4)

Binnen deze bestemming wordt de bouw van het IKC met daarin de school, het kinderdagverblijf en de buitenschoolse opvang mogelijk gemaakt. Het vloeroppervlak is gemaximeerd door het opnemen van een maximum bebouwingspercentage voor het bouwvlak en een maximum bouwhoogte. In het bestemmingsvlak wordt ook de aanleg en het gebruik van de Kiss & Ride zone en het parkeren gefaciliteerd.

Verkeer (artikel 5)

Onder de verkeersbestemming vallen de verkeerswegen ten dienste van gemotoriseerd verkeer, fiets- en voetpaden en daarbij behorende bouwwerken en voorzieningen.

Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 6)

De gronden die bestemd zijn voor (ontsluitings)wegen, fiets- en voetpaden, (speel)pleinen, verblijfsruimten en openbare ruimten hebben de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied gekregen.

Water (artikel 7)

De gronden die bestemd zijn voor water en -gerelateerde functies en voorzieningen hebben de bestemming 'Water'. Het gaat om die gronden waar vanuit het oogpunt van voldoende waterbergingscapaciteit en goede doorstroming ook daadwerkelijk water moet worden aangelegd.

Wonen (artikel 8, 9, 10 en 11)

Er zijn 4 woonbestemmingen opgenomen. Wonen 1, 2 en 3 zien op de drie verschillende woonbuurten. Vanwege het verschillende karakter, van dorps naar urbaan, behoeven ze ook verschillende regelingen. Binnen deze bestemmingen mogen maximaal 852 woningen worden gebouwd, waarvan 25% als sociale huurwoning en 5% als middeldure huurwoning moeten worden gerealiseerd. Op deze woningen is de 'Verordening doelgroepen woningbouw Aalsmeer 2019' van toepassing, hetgeen onder meer betekent dat deze woningen 20 jaar voor de doelgroep beschikbaar moeten blijven.

Wonen - Lintbebouwing sluit aan op de bestaande regeling voor lintbebouwing in Aalsmeer. Binnen deze bestemming mag 1 woning worden gebouwd.

Waterstaat - Waterkering (artikel 12)

Door middel van deze dubbelbestemming wordt de waterkering beschermd. De dubbelbestemming is de primaire bestemming. Concreet houdt dit in dat, voor bebouwing die is toegestaan in samenvallende bestemmingen, schriftelijk advies moet worden ingewonnen bij de waterbeheerder, alvorens een omgevingsvergunning kan worden verleend.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbelregel (artikel 13)

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

Algemene bouwregels (artikel 14)

In artikel 14.1 worden algemene regels gegeven met betrekking tot bestaande maten van bouwwerken. In artikel 14.2 staan de regels voor toegelaten overschrijdingen van bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en hoogtematen en in artikel 14.3 wordt aangegeven onder welke voorwaarden ondergronds bouwen mogelijk is. In artikel 14.4 wordt voorzien in een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Aalsmeer'. Bij de afgifte van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, moet worden beoordeeld of deze nota parkeernormen oplegt aan het bouwplan. Als dat het geval is, dan moet het bouwplan voorzien in parkeervoorzieningen volgens de normering die in de nota is voorgeschreven. Met het oog op deelmobiliteit is een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen.

Algemene gebruiksregels (artikel 15)

In artikel 15 staan de algemene gebruiksregels. In lid 15.2 is beschreven welke vormen van gebruik in ieder geval gelden als gebruik in strijd met de bestemming. Specifiek zijn in deze regels percentages opgenomen aan te realiseren water en groen en ook de ontsluitingswegen op de Aalsmeerderweg en de Legmeerdijk worden hier voorgeschreven.

Algemene aanduidingsregels (artikel 16)

In deze bepaling wordt aangegeven welke beperkingen vanwege het geluidgezoneerde industrieterrein Schiphol gelden. Daarnaast wordt aangegeven welke beperkingen, op grond van het Luchthavenindelingbesluit (Lib) Schiphol, gelden op de gronden binnen de drie gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone'. Binnen deze zones met de gebiedsaanduidingen gelden regels ten aanzien van maximale bouwhoogten (toetshoogte en radarhoogte) en regels met betrekking tot vogelaantrekkende werking. Binnen het plangebied is een verdenking van de aanwezigheid van niet gesprongen munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Deze gronden zijn aangeduid met de 'Gebiedsaanduiding - Niet gesprongen munitie'. De planregel formuleert voorwaarden waaronder bouw- of grondwerkzaamheden mogen worden uitgevoerd.

Algemene afwijkingsregels (artikel 17)

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft onder meer kleine afwijkingen ten behoeve van een betere ruimtelijke en/of technische uitvoerbaarheid, als ook mogelijkheden voor kleine gebouwen voor het openbaar belang en groene daken.

Overige regels (artikel 18)

In deze regel is bepaald dat de in het plan genoemde wet- en regelgeving moet worden gelezen, zoals die geldt op het moment van tervisielegging van het bestemmingsplan. Voor de 'Nota Parkeernormen' is een uitzondering gemaakt, in die zin dat daarvoor een dynamische verwijzing geldt. Een aanvraag om de afgifte van een omgevingsvergunning moet worden getoetst aan de parkeernormen, zoals die gelden op het moment dat de aanvraag wordt ingediend. Zo wordt bewerkstelligd dat altijd de meest actuele normen, waarvan een aanvrager op de hoogte kan zijn, worden toegepast op een bouwplan. In artikel 18.2 is bepaald dat een dubbelbestemming voorrang heeft op een enkelbestemming.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 19)

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

Slotregel (artikel 20)

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

HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens heeft de gemeente de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, de kosten te verhalen op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

De gronden gelegen in het plangebied zijn in eigendom van diverse particuliere eigenaren. De gemeente heeft de ambitie om met het Consortium, bestaande uit Roosdom Tijhuis en van Wanrooij Projectontwikkeling een anterieure overeenkomst te sluiten. Aangezien de gemeente Aalsmeer en het Consortium niet alle gronden die gelegen zijn binnen het bestemmingsplangebied in eigendom hebben en niet met alle eigenaren koopovereenkomsten of een anterieure overeenkomst is gesloten, is het verhalen van kosten van grondexploitatie in het bestemmingsplangebied niet anderszins verzekerd. Om die reden is de gemeente op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro verplicht om bij de vaststelling van het bestemmingsplan tevens een exploitatieplan vast te stellen. Met het exploitatieplan worden de volgende doelen nagestreefd:

- Het bereiken van een goede ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling door het stellen van eisen en regels, waarvoor bepalingen zijn opgenomen omtrent de kwaliteit van de inrichting en een juiste uitvoering van de werken en werkzaamheden;
- Een evenredige verdeling van de kosten en opbrengsten binnen de grenzen van het exploitatieplan;
- De borging van de omgevingskwaliteit door het vastleggen van een koppeling ten aanzien van de fasering.

Het exploitatieplan wordt gelijktijdig met het voorliggende bestemmingsplan in procedure gebracht en vastgesteld.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.2.1 Inspraak

De inhoud van de startnotitie Oosteindedriehoek is onderhevig geweest aan inspraak. De ontwerp-startnotitie heeft vanaf 18 juni 2021 tot en met 15 juli 2021 ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld om een inspraakreactie naar voren te brengen. Op 28 juni 2021 zijn de plannen digitaal gepresenteerd aan belangstellenden. De binnengekomen inspraakreacties op de ontwerpstartnotitie zijn beantwoord en gebundeld in de Nota van Beantwoording welke tezamen met de startnotitie door het college van burgemeester en wethouders ter vaststelling aan de gemeenteraad is aangeboden.

In de gemeente Aalsmeer wordt de lijn gehanteerd dat, wanneer voor een project een participatieproces in het kader van een startnotitie is doorlopen, het voorontwerp bestemmingsplan niet onderhevig wordt gemaakt aan inspraak.

Om de gewenste woningbouw te kunnen realiseren is vervolgens voorliggend bestemmingsplan in voorbereiding genomen. Dit om planologisch-juridisch woningbouw op de betreffende locatie mogelijk te maken. Het hiervoor weergegeven participatie- en inspraakproces op de startnotitie kan in deze worden beschouwd als onderdeel van de planvoorbereiding, zodat over het voorontwerpbestemmingsplan geen inspraak hoeft te worden geboden. Tijdens deze wettelijke procedure van het bestemmingsplan, die start met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, bestaat voor eenieder de mogelijkheid om zienswijzen kenbaar te maken.

4.2.2 Vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro

Op 20 april 2022 is het voorontwerp bestemmingsplan, in het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), toegezonden aan een aantal instanties. De toezending is gedaan met het verzoek om binnen vier weken te reageren en met de mededeling dat, indien niet binnen die termijn is gereageerd, wordt aangenomen dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De volgende instanties is de gelegenheid geboden om een vooroverlegreactie te geven:

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;
2. Hoogheemraadschap Rijnland;
3. Brandweer Amsterdam Amstelland;
4. Luchthaven Schiphol Group.

De instanties vermeld onder de nummers 2 en 4 hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De instanties vermeld onder de nummers 1 en 3 hebben inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan.

Hieronder volgt een samenvatting van de reacties en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Zakelijke weergave reactie

Het plan is in een eerder stadium voorgelegd. Nu het nader is uitgewerkt hebben wij, in het kader van de provinciale Omgevingsverordening, de volgende opmerkingen.

Een nieuwe stedelijke ontwikkeling in landelijk gebied MRA moet passen binnen:

- Artikel 6.3 (Nieuwe stedelijke ontwikkelingen). Met name regionale afstemming is hierbij belangrijk. Ook de nut & noodzaak moet hierbij aangetoond worden. Gezien het feit dat het plan is opgenomen in het woonakkoord van de regio, is de afstemming wat ons betreft voldoende uitgevoerd. Ook de nut & noodzaak is akkoord bevonden.

Artikel 6.59 (Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied). Gezien het feit dat dit plan eerder in de ARO is behandeld, zijn de uitwerkingen kort besproken in de ARO. De commissie heeft opgemerkt dat haar advies over de stedenbouwkundige visie niet heeft geleid tot grote aanpassingen in de hoofdopzet van het stedenbouwkundige plan. Zoals ook in de visie al het geval was, is in buurt 1, en deels ook in buurt 2, de onderliggende verkavelingsstructuur herkenbaar in de stedenbouwkundige opzet. In buurt 3 is dat (nog steeds) niet zo. Verder is de brede centrale groenstructuur niet doorgetrokken richting de Legmeerdijk, zoals de commissie had geadviseerd. De ARO vindt het jammer dat op deze punten geen of beperkt gehoor gegeven is aan haar advies en vraagt de gemeente hier nog eens goed naar te kijken. Er is veel aandacht voor het groen-blauwe raamwerk. De wijk als geheel heeft een groene uitstraling en kent een grote diversiteit aan groenelementen. De parkeervoorzieningen zijn bijvoorbeeld allemaal voorzien van bomen en groene parkeervakken, wat goed is voor biodiversiteit en klimaatadaptatie (o.a. hittestress). Uitgangspunt is dat langs het water natuurvriendelijke oevers worden aangelegd. Op dit onderdeel is het advies van de ARO op een goede manier verwerkt. Graag ontvangen wij een motivering waarom van het ARO advies is afgeweken.

- Artikel 6.62 (Klimaatadaptatie). Hiermee is voldoende rekening gehouden.
- Artikel 6.63 – 6.69 (Provinciale wegen). Tussen gemeente, provincie NH en vervoerregio Amsterdam loopt een overlegtraject over de nieuwe aansluiting op de N231. De scope en haalbaarheid worden uitgewerkt; er is nog geen besluit over genomen. De provincie NH ziet dit als een project “werken door derden”. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het bekostigen en realiseren van de aansluiting. De provincie NH toetst vooraf of een ontwerp (schets en definitief)

voldoet aan de provinciale richtlijnen. Voor dit werk bereiden gemeente en provincie NH een samenwerkingsovereenkomst voor.

- Artikel 6.77 (Regionale waterkeringen). Graag afstemming met het waterschap hierover.

Beoordeling reactie

Onder dankzegging voor de inhoudelijke reactie concluderen wij dat de provincie met ons van mening is dat het plan in overeenstemming is met het bepaalde in de provinciale Omgevingsverordening. Zoals terecht is aangegeven, hebben wij niet alle elementen uit het advies van de ARO volledig overgenomen.

- De Stedenbouwkundige structuur van buurt 3 komt niet overeen met de verkavelingsstructuur van het landschap.

De landschappelijke polderstructuur vormt de basis voor de stedenbouwkundige opzet van het plangebied. De richting van de (polder)sloten is duidelijk herkenbaar in de structuur van de wijk als geheel, in het groen-blaauwe raamwerk en de drie verschillende buurten. De Middentocht vormt als hoofdwatgang een belangrijke drager van de water- en groenstructuur. Bij buurt 3 is zoveel mogelijk getracht om de landschappelijke polderstructuur uitgangspunt te laten zijn voor de verdere verkaveling van dit gebied. Dit gebied gaat uit van overwegend gesloten bouwblokken, waarbij het overgrote deel van de bouwblokken een noord-west oriëntatie heeft en hiermee de richting van de landschapsstructuur volgt. Centraal binnen dit gebied liggen een drietal bouwblokken die een oost-west richting hebben en hiermee haaks zijn gelegen op de landschapsstructuur van het plangebied. De (afwijkende) ligging van deze bouwblokken is enerzijds het gevolg van de opdeling van het plangebied tussen Middentocht en de noordelijke plangrens (tevens de lijn van het groen/blauwe raamwerk), anderzijds door de ligging van de buurtverzamelstraat in dit gebied. Voor deze buurt is een integrale afweging gemaakt tussen het volgen van de landschapsrichting en een evenwichtige stedenbouwkundige verkaveling. Slechts bij een gering aantal woonblokken (3) wijkt de verkavelingsrichting af van de landschappelijke polderstructuur. Het overgrote deel van deze buurt voldoet hier wel aan. Overigens is ook bij de aangrenzende woonwijken Nieuw Oosteinde (Aalsmeer) en Westwijk (Amstelveen) sprake van een afwisseling in verkavelingsrichting.

- De brede centrale groenstructuur is niet doorgetrokken tot aan de Legmeerdijk.

Voor de gehele Oosteindedriehoek is een Ruimtelijk Raamwerk Aalsmeer Oost opgesteld (vastgesteld bij raadsbesluit maart 2019). In dit Ruimtelijk Raamwerk is een hoofdstructuur opgesteld die bestaat uit verschillende woonbuurten omzoomd door een groen/blauw raamwerk. De buurten krijgen elk een duidelijke identiteit en sfeer. Het groen-blaauwe raamwerk wordt als één landschappelijk element worden ontworpen. Bij de toekomstige uitwerking van de volgende fase van de Oosteindedriehoek, zal op basis van het Ruimtelijk Raamwerk de brede centrale groenstructuur worden doorgetrokken tot aan de Legmeerdijk.

Tenslotte onderkennen wij het belang van het voortzetten van het overleg met de provincie over de nieuwe aansluiting op de N231 en het waterschap over de regionale waterkering.

Brandweer Amsterdam-Amstelland

Zakelijke weergave reactie

Het plan kent geen relevantie met Externe Veiligheid. Derhalve hebben wij daarover geen opmerkingen.

Wel vragen wij u aandacht te hebben voor een goede bereikbaarheid en adequate waterwinning ten behoeve van de brandweer. Voor informatie over een toereikende bereikbaarheid en voldoende bluswatervoorziening verwijzen wij naar de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019 en het

Bouwbesluit 2012. Wij verzoeken u om bij de nadere uitwerking van het plan de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen met de brandweer af te (laten) stemmen, al dan niet via advisering op de WABO activiteit bouwen.

Beoordeling reactie

Onder dankzegging voor de inhoudelijke reactie, onderschrijven wij de noodzaak voor een goede bereikbaarheid en adequate waterwinning ten behoeve van de brandweer. Bij de nadere planuitwerking zullen wij hierover advies inwinnen van de brandweer.

4.2.3 Zienswijzen

Van 23 december 2023 tot en met 2 februari 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 16 zienswijzen ontvangen, waarvan er één, bij brief ontvangen d.d. 15 mei 2023, is ingetrokken. De Nota van Beantwoording geeft een weergave van de ingediende zienswijzen en de inhoudelijke beoordeling daarvan (zie bijlage 2).

4.3 Handhaving

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

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

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

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

De gemeente heeft aan deze verplichting invulling gegeven in het actuele VTH beleidsplan, waarin zowel het uitvoerings- als het handhavingsbeleid is opgenomen. Deze nota beschrijft de visie, doelstellingen, prioriteiten, uitgangspunten en strategieën op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Het is gebaseerd op een analyse van de problemen die zich kunnen voordoen met betrekking tot de naleving van de geldende wetgeving, waaronder dit bestemmingsplan. Een andere belangrijk uitgangspunt zijn de toepasselijke algemeen verbindende voorschriften, de beleidskaders en een analyse van inzichten, technieken en werkwijzen die gebruikt kunnen worden voor de uitvoering.

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

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

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

Uit de planregeling van dit bestemmingsplan volgt geen directe opgave voor handhaving. Er zijn geen strijdige en illegale functies geconstateerd die ingevolge het bestemmingsplan dienen te worden beëindigd.

HOOFDSTUK 5 BELEIDSKADER EN REGELGEVING

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders en regelgeving. Achtereenvolgens komt het relevante rijks-, provinciale-, regionale- en gemeentelijk beleid en -regelgeving aan bod. Het beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in hoofdstuk 6.

5.2 Rijksbeleid en regelgeving

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

5.2.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld. In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.



Figuur 11: Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortvloeiende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;

- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegings- proces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

- Combineren boven enkelvoudig;
- Kenmerken & identiteit;
- Afwentelen voorkomen.

Relevantie plangebied

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een NOVI-gebied. Voorliggend plan voorziet in een nieuwe ruimtelijke kwaliteit op gedeeltelijk braakliggend terrein en draagt daarmee bij aan de woon- en leefomgeving in Aalsmeer (sterke en gezonde steden en regio's).

5.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

Relevantie plangebied

Bij de beoogde woningbouwontwikkeling zijn geen nationale belangen als beschreven in het Barro aan de orde.

5.2.3 Besluit ruimtelijke ordening

In artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de toets aan de zogenoemde 'Ladder voor duurzame verstedelijking' (Laddertoets) verplicht gesteld. Dit artikel verplicht om in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving op te nemen van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Laddertoets geldt dus alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. In artikel 1.1.1 lid 1 sub i Bro is een 'stedelijke ontwikkeling' gedefinieerd als "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Bij de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6 lid 2 Bro behelst, moet volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan. Ingevolge artikel 1.1.1 lid 1 sub h Bro wordt onder bestaand stedelijk gebied verstaan een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele

voorzieningen, stedelijk groen en ten slotte infrastructuur. Volgens de Nota van toelichting bij het Bro hangt de beantwoording van de vraag of er sprake is van bestaand stedelijk gebied, af van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving. Er dient volgens jurisprudentie te worden beoordeeld of het voorgaande bestemmingsplan binnen het gebied reeds een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca mogelijk maakt en of het gebied op grond van het voorgaande plan kan worden beschouwd als bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Wanneer het voorgaande plan een zodanig samenstel van bebouwing mogelijk maakt, of het gebied als behorend bij zodanig bestaand stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt, ziet het nieuwe plan op een gebied dat als bestaand stedelijk gebied is aan te merken. Daaraan doet niet af dat de bebouwing waarin het voorgaande plan voorzag ten tijde van de vaststelling van het nieuwe plan nog niet was gerealiseerd.

Relevantie plangebied

De beoogde woningbouw en maatschappelijke voorzieningen vallen te kwalificeren als nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1 en onder i Bro.

Kwantitatieve behoefte woningbouw

In artikel 6.3 van de Omgevingsverordening (zie ook paragraaf 5.3.2) wordt bepaald dat een bestemmingsplan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Voor wat betreft de regionale afstemming is artikel 2 van de 'Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017' van toepassing. In de provinciale woningbouwmonitor plancapaciteit is het plangebied opgenomen als woningbouwlocatie met maximaal 1000 woningen. De locatie is bovendien door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) opgenomen op de lijst van kansrijke locaties om te komen tot de beoogde versnelling van de woningbouwproductie in verband met de aanzienlijke opgave in de metropoolregio.

Kwalitatieve behoefte woningbouw

In de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 (zie paragraaf 5.4.1) heeft de gemeente aangegeven wat betreft woningbouw de lijn van een beheerste bevolkingsgroei te volgen. Kwaliteit gaat voor kwantiteit. De centrale ambitie in de Woonagenda Aalsmeer 2020 (zie paragraaf 5.4.2) is in te willen spelen op de bestaande woonwensen en dat stelt de gemeente voor de opgave een grotere variatie in het woningaanbod te realiseren. Uit de analyse blijkt dat, naast de blijvende grote vraag naar eengezinswoningen, zeker ook in specifieke woonbehoeften van jongeren, starters en ouderen moet worden voorzien. De sociale huurvoorraad vervult een belangrijke functie in het huisvesten van de aandachtsgroep. De gemeente ziet graag dat de omvang van de sociale huurvoorraad ook in de toekomst van voldoende omvang en kwaliteit moet zijn om de aandachtsgroep voldoende keuze te bieden. Voor de middeninkomens wordt ingezet op een betere bereikbaarheid van de koop en huuraanbod in het duurdere segment. De beoogde ontwikkeling van van het plangebied voorziet in appartementen, rijwoningen, twee-onder-één-kap woningen en vrijstaande woningen. Een deel van de appartementen is bedoeld voor sociale huur. Ook de overige woningtypologie voorziet in een financieel divers aanbod.

De voorgestane ontwikkeling van het plangebied voorziet in zowel een kwantitatieve als kwalitatieve behoefte. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Woningbouw buiten bestaand stedelijk gebied

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats buiten bestaand stedelijk gebied, nu het plangebied hoofdzakelijk een agrarische functie had ten behoeve van glastuinbouw en het op grond van het vorige plan ook niet als behorend bij een zodanig bestaand

stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt. Het plan wordt niet aan alle zijden planologisch gezien volledig omsloten door bestaand stedelijk gebied. Het vormt een van de laatst mogelijke uitbreidingslocaties binnen Aalsmeer." Binnen Aalsmeer zijn verder geen woningbouwontwikkelingen van dit formaat meer mogelijk zonder dat dit ten koste gaat van andere stedelijke functies. De ontwikkeling sluit aan op het bestaande wegennet en in diverse visies, waaronder een op basis van de structuurvisie 'Gebiedsvisie Aalsmeer 2020' vastgestelde uitvoeringsparagraaf en uitvoeringagenda, is de locatie al benoemd als uitbreidingslocatie ten behoeve van woningbouw. Eveneens kan worden gewezen op de 'Startnotitie Oosteindedriehoek deelgebied 1' (vastgesteld door de raad d.d. 28 oktober 2021), de 'Structuurvisie Landelijk Gebied Oost' (vastgesteld door de raad d.d. 6 juli 2017) en het 'Ruimtelijk Raamwerk Aalsmeer-Oost' (vastgesteld door de raad d.d. 28 maart 2019). Mede gezien de hierin genoemde gebiedskenmerken en de gewenste transformatie van het gebied is er geen locatie binnen het bestaand stedelijk gebied dat in de behoefte kan voorzien. Ook de kwantitatieve behoefte en kwalitatieve behoefte waar het plan in voorziet in samenhang genomen in dit plan, met een divers aanbod dat inspeelt op de bestaande woonwensen, is niet mogelijk te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied. Er kan bovendien niet in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Behoeft maatschappelijke voorzieningen

Met de woningbouwontwikkeling in Oosteindedriehoek is spreiding van het basisonderwijs in Aalsmeer-Oost van belang. Van de drie basisscholen, gehuisvest in schoolgebouw De Mikado aan Catharina-Amaliaaan 66, gaat basisschool De Brug verhuizen naar de nieuwbouw in Oosteindedriehoek. In het voormalige schoolgebouw aan Machineweg 12 is kinderopvang Solidoe gehuisvest. Deze locatie maakt deel uit van een ontwikkellocatie in Greenpark. Voor beide instellingen is in het plangebied Oosteindedriehoek ruimtelijk rekening gehouden met de realisatie van een Integraal Kindcentrum (IKC) voor basisschool De Brug en kinderopvang Solidoe. Tevens komt in het IKC ruimte beschikbaar voor multifunctionele doeleinden. Voor het bewegingsonderwijs en het sporten in verenigingsverband wordt een sportzaal aan het gebouw toegevoegd.

5.2.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2002)

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

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

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

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

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

Op 1 januari 2018 is het LIB gewijzigd in werking getreden. De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft de grens van 25 woningen per bouwplan gehandhaafd en mogen bestaande geluidgevoelige gebouwen vervangen worden door een nieuw geluidgevoelig gebouw. In het bestaand stedelijk gebied tussen de grens van zone 4 en de 20 Ke-contour gelden nu en ook onder het regime van het nieuwe LIB geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw.

Relevantie plangebied

Het voorliggende plan valt niet binnen het beperkingengebied van het LIB, maar aan maximaal toegelaten bouwhoogten zijn grenzen gesteld. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid (maatgevende toetshoogte) en artikel 2.2.2a (maatgevende toetshoogte radar) van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 en 4a bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan het N.A.P. In het kader van het LIB geldt hier een toets bouwhoogte oplopend van 21 meter tot 41 meter. Voor de toetshoogte radar geldt een hoogte van 33 meter tot 36 meter. In onderhavig bestemmingsplan worden geen bouwhoogtes toegestaan die boven de maximale hoogtes van het LIB uitkomen.

Tenslotte ligt het plangebied binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen) zijn toegestaan (artikel 2.2.3 van het LIB). Het bestemmingsplan maakt dergelijke functies niet mogelijk.

5.3 Provinciaal en regionaal beleid

5.3.1 Omgevingsvisie NH2050

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

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

De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden als volgt. Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. In het kader van gezondheid en veiligheid, het behouden

en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het vergroten van de biodiversiteit van Noord-Holland.

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

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

Relevantie plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Het gaat om een nieuwe woonwijk die aansluit op bestaand verstedelijkt gebied, waarbij veel aandacht is voor water en groen. Daarmee sluit het plan aan bij de ambities klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland en de verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

5.3.2 Omgevingsverordening NH 2020

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In deze Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020. Door middel van de Omgevingsverordening is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald.

Relevantie plangebied

De omgevingsverordening is t.a.v. de voorgestane planontwikkeling op de volgende onderdelen relevant.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

In artikel 6.3 van de Omgevingsverordening wordt bepaald dat een bestemmingsplan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Zoals is gebleken uit paragraaf 5.2.3, is de onderhavige ontwikkeling te zien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, die voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Werkingsgebied Landelijk gebied (artikel 6.59 lid 2 Omgevingsverordening NH2020)

De ruimtelijke kwaliteitseis uit artikel 6.59 van de Omgevingsverordening regelt de juridische doorwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Dit artikel vormt daarmee de opvolger van artikel 15 van de Provinciale Ruimtelijke verordening juni 2019 (hierna: PRV). Bij omzetting van de PRV in de Omgevingsverordening heeft de provincie geen verzwaring van de ruimtelijke kwaliteitseisen beoogd. De Leidraad uit 2018 is bij vaststelling van de Omgevingsverordening zelf ook niet gewijzigd.

Leidraad Landschap en cultuurhistorie

Voor het plangebied is het ensemble Aalsmeer-Uithoorn en de provinciale structuren (Bebouwings-) linten en Stelling van Amsterdam van toepassing.

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

De algemene ambitie volgens de Leidraad voor dit ensemble is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

Deze ambities en de bijbehorende ontwikkelprincipes zijn vertrekpunt bij het streven naar ruimtelijke kwaliteit. Artikel 6.59 van de Omgevingsverordening bepaalt tevens dat GS de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies kunnen vragen inzake de locatieafweging of de ruimtelijke inpassing. Op 31 augustus 2021 is in dat kader het plan in de ARO behandeld. Het verslag daarvan is opgenomen in bijlage 3. De ARO geeft aan zich in hoofdlijnen in de opzet van het stedenbouwkundige plan te kunnen vinden en geeft daarbij adviezen die de kwaliteit van het plan verder kunnen verbeteren. Een aantal van deze adviezen wordt meegenomen bij de inrichting van het gebied.

Uit voorgaande blijkt dat de Omgevingsverordening de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.3.3 Woonagenda 2020-2025

In april 2020 is de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vastgesteld. Doelstelling van de woonagenda is dat de provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De speerpunten van het provinciale woonbeleid zijn een woning voor iedereen, productie op peil: aanjagen woningbouwproductie, gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie en een kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod. Deze speerpunten zijn vertaald in de Regionale Actieprogramma's.

Relevantie plangebied

De ontwikkeling, waarbij kwalitatief hoogstaande woningen worden gerealiseerd, is passend binnen de doelstellingen van het provinciaal woonbeleid. Er wordt een divers woningaanbod gerealiseerd met veel groen en water. Daarnaast sluit het aan bij de ambitie van de provincie en gemeente om duurzame woningen te bouwen.

5.3.4 Regionaal Actieprogramma Wonen

Voor de regio Amstelland-Meerlanden wordt de groei van de woningbehoefte in de periode 2017-2027 geraamd op 65.560 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 56.410 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van 9.150 woningen bestaat. Uit de confrontatie van vraag en aanbod blijkt dat op korte termijn een tekort aan harde plannen is. Daarnaast geldt nog een risico dat een aantal locaties later dan gepland, of zelfs niet tot ontwikkeling komt (planuitstel/-uitval). Voor Amstelland-Meerlanden is het volgende te concluderen: tekorten in vrijwel alle marktsegmenten met name tekort aan betaalbare huurwoningen en koopwoningen in het middeldure en betaalbare segment en een iets groter aanbod stedelijke appartementen en dure huurwoningen dan vraag. Het totale woningbouwprogramma voor deze regio past zowel kwantitatief als kwalitatief binnen de woningbehoefte bij een doorkijk naar de

komende 10 jaar. Dit op basis van de provinciale prognose 2017, het WiRA 2015 en de monitor plancapaciteit 2017. Onlangs is het RAP vervangen door het Woonakkoord Amstelland- Meerlanden. Dit Woonakkoord is een bestuurlijk akkoord tussen de Provincie Noord-Holland en de zes gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden (afgekort 'AM'; gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn). In dit akkoord is de ontwikkeling van Oosteindedriehoek specifiek benoemd.

Relevantie plangebied

Met de bouw van de woningen in het plangebied wordt het regionale woningtekort verminderd. De woningbouwprogramma is regionaal afgestemd, zie paragraaf 5.2.3.

5.4 Gemeentelijk beleid

5.4.1 Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

Voor het gehele grondgebied van de gemeente Aalsmeer is, samen met bewoners, bedrijven en instellingen, de "Gebiedsvisie Aalsmeer 2020" opgesteld. Deze visie is op 26 november 2009 door de gemeenteraad vastgesteld en heeft in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de status van structuurvisie. Daarmee is de Gebiedsvisie een strategisch beleidsdocument waarin het integrale ruimtelijke beleid van de gemeente vastligt. In de Gebiedsvisie is aangegeven dat het beleid nader uitgewerkt moet worden aan de hand van gebieden en thema's. Op 18 december 2014 heeft de raad een uitvoeringsparagraaf en uitvoeringagenda vastgesteld en daarbij tevens de Gebiedsvisie expliciet aangeduid als structuurvisie. Uit de gebiedsvisie volgt voor het plangebied een aantal thema's die in het kader van de kwaliteit van de leefomgeving aandacht behoeven.

Ruimtelijk karakter

Voor Aalsmeer zijn er goede mogelijkheden in een ontwikkelingsrichting die uitgaat van het besef dat de gemeente Aalsmeer over unieke cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten beschikt. De ruimtelijke structuren zoals de Westeinderplassen, de Bovenlanden, de historische dorpskernen en de lintstructuren, vertellen gezamenlijk het verhaal van de ontstaansgeschiedenis van de gemeente. Ten aanzien van het ruimtelijk karakter wordt er voor gekozen het accent te leggen op het behoud en versterken van het dorpsse karakter.

Groen en water

De gebiedsvisie richt zich op het creëren van een duidelijke hoofdstructuur en het verkrijgen van meer kwaliteit op het gebied van groen en water op wijkniveau. Door de schaarse ruimte zijn de mogelijkheden daarvoor echter beperkt en is daarom maatwerk gewenst.

Behoud en herstel van bestaande structurele water- en groenelementen zijn daarom belangrijke doelen in de gebiedsvisie. Deze doelen kunnen op hoofdlijn worden bereikt door op gemeenteniveau:

- de Westeinderplassen en Bovenlanden aan te wijzen als structuurdragers van het groen-blauw netwerk;
- de gebieden die deel uitmaken van het Groene Hart en de sloopzone (veiligheidscontour Schiphol) aan te wijzen als kansrijke zoeklocaties voor verdere structuurversterking van groen en water;
- de parken als de groene parels van Aalsmeer te beschouwen.

En op wijkniveau:

- aandacht voor de aanwezigheid van groen en water in en nabij nieuwe en bestaande woongebieden.

Wonen

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.

De volgende aspecten zijn daarbij van belang: meer differentiatie in het woningbouwprogramma, aandacht voor de woonomgeving, duurzaam bouwen en duurzame energie, herstructurering en het op peil houden van het woningaanbod.

Bereikbaarheid en infrastructuur

Het evenwicht tussen de groei van de woningbouw, bedrijvigheid en recreatie en de capaciteit van het wegennetwerk ontbreekt. Aalsmeer ziet het als een noodzaak om het evenwicht te herstellen en de wegenstructuur van Aalsmeer te optimaliseren. Ook zijn ingrepen in het lokale wegennet noodzakelijk, om de bereikbaarheid van wijken en de verkeersveiligheid te kunnen verbeteren. Een verdere druk op de linten kan indirect worden voorkomen, door in de linten geen (nieuwe) grootschalige, verkeers-aantrekkende functies toe te staan.

Groen-rode identiteit Oosteinde en Kudelstaart

In de Gebiedsvisie is voor de vijf meest belangrijke ontwikkelingsgebieden een nadere uitwerking gemaakt. Het plangebied valt binnen het ontwikkelingsgebied 'Groen-rode identiteit Oosteinde en Kudelstaart'.



Figuur 12: Groen-rode identiteit Oosteinde

Uitvoeringsparagraaf Gebiedsvisie

Op 18 december 2014 heeft de gemeenteraad de uitvoeringsparagraaf met uitvoeringsagenda van de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 vastgesteld. Hierin worden verschillende strategische beleidsvoornemens uitgewerkt in concrete acties. Aangegeven wordt hoe deze activiteiten financieel gedekt worden en op welke termijn deze worden gerealiseerd. De activiteiten en maatregelen worden uitgesplitst in doe-, denk- en droomplannen. Doeplannen kenmerken zich door een hoogste prioriteit waarmee met beperkte middelen snel resultaat kan worden geboekt. Hiermee kan direct aan de slag worden gegaan. Denkplannen hebben ook een hoge prioriteit maar vragen meer onderzoek. Hier dienen vooral kansen benut te worden zodra ze zich voordoen. Tot slot dragen de droomplannen bij aan de ontwikkeling van Aalsmeer maar zijn deze niet op korte termijn realiseerbaar. Het plangebied is in de uitvoeringsagenda opgenomen als toekomstige woningbouwlocatie (locaties 35 en 36).

5.4.2 Woonagenda 2020

Op 12 december 2019 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2020 vastgesteld. De woonagenda verwoordt het woonbeleid van de gemeente voor de komende periode. Op hoofdlijnen worden de volgende opgaven geformuleerd:

Een passende woningvoorraad

Er zijn groepen woningzoekenden voor wie het op de huidige woningmarkt moeilijk is om passende woonruimte te vinden. Voor huishoudens met een laag of middeninkomen, jongeren en starters, senioren, spoedzoekers en kwetsbare inwoners is het een hele opgave om een passende woning te vinden. Wij willen de kans voor Aalsmeerse woningzoekenden op het vinden van een passende woning vergroten.

Toekomstbestendige woningen

Naast de zorg voor de huidige inwoners zien wij het als onze taak om zorg te dragen voor toekomstige generaties. Woningen moeten in 2040 CO₂-neutraal, aardgasvrij en circulair zijn. Daarnaast moet de woningvoorraad levensloopbestendig worden en aansluiten bij de toekomstige woningbehoefte

Leefbare buurten

Buurten moeten fysiek en sociaal zo worden ingericht dat het voor mensen nu en in de toekomst prettig is om er te wonen.

Relevantie plangebied

Het woonbeleid is vertaald in een woningbouwprogramma. Dit programma sluit aan bij de gewenste aandacht voor betaalbaarheid. Daarnaast is er een grote variatie van het woonaanbod voor de verschillende doelgroepen. De woningen worden aardgasvrij gebouwd met aandacht voor de duurzaamheid. In het stedenbouwkundig plan is veel aandacht besteed aan de diverse factoren die een prettige leefomgeving garanderen.

5.4.3 Verordening doelgroepen woningbouw Aalsmeer 2019

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt gemeenten de mogelijkheid om per deelgebied in bestemmingsplannen te eisen dat een bepaald percentage van categorieën woningen wordt gerealiseerd in nieuwbouwplannen. Dit kan voor de categorieën sociale huur, middeldure huur, sociale koop en particulier opdrachtgeverschap. De doelgroepenverordening vormt daarmee de wettelijke basis voor het doorvoeren van gemeentelijk woonbeleid in bestemmingsplannen. Sinds 1 juli 2017 kan de gemeente sturen op toevoeging van de categorie middeldure huurwoningen. Om de doelgroepenverordening toe te passen moet dit in het betreffende bestemmingsplan worden vastgelegd.

In de verordening is de maximale aanvangshuurprijs voor sociale middeldure huurwoningen vastgelegd. De doelgroepenverordening regelt tevens voor welke doelgroepen de te bouwen huurwoningen zijn bedoeld. De doelgroepen worden bepaald aan de hand van inkomensgrenzen. Ook regelt de verordening dat de huurwoningen gedurende een bepaalde periode beschikbaar moeten blijven voor de daarvoor aangewezen doelgroepen. Dit zijn de instandhoudingstermijnen.

Relevantie plangebied

In dit bestemmingsplan wordt in de regels voorgeschreven dat minimaal 25% van de woningen in het sociale segment en minimaal 5% van de woningen dienen te worden gerealiseerd als middeldure huurwoning. De sociale huurwoningen en de middeldure huurwoningen dienen gedurende een termijn van tenminste 20 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar te blijven.

5.4.4 Kadernota huisvesting arbeidsmigranten 2018

Op 13 december 2018 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer de "Kadernota huisvesting arbeidsmigranten 2018" (hierna Kadernota) vastgesteld. Deze Kadernota stelt de uitgangspunten vast voor een integraal beleidskader (kleinschalige) huisvesting voor arbeidsmigranten en geeft een uitwerking voor een realistisch beheer voor dit

beleidskader. Deze Kadernota vervangt de Kadernota "Ruimte voor huisvesting arbeidsmigranten" welke op 14 maart 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld en op 2 oktober 2014 door de gemeenteraad op bepaalde punten is verduidelijkt en gewijzigd.

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

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

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

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

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

Relevantie plangebied

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

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

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

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

- er is sprake van kamergewijs, langdurig verblijf gerelateerd aan wonen (geen shortstay of logies);
- het dient te gaan om bedrijfsmatige huisvesting;
- het is enkel toegestaan in legale in het bestemmingsplan als zodanig bestemde woningen;

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

De huisvesting van arbeidsmigranten is niet toegestaan in:

- woningen bestemd voor mantelzorg;
- woningen bestemd voor bijzondere woonvormen;
- bedrijfswoningen;
- woningen bestemd voor woonvormen die op basis van de overgangsbepalingen uit het geldende bestemmingsplan zijn toegestaan;
- woonarken;
- de huisvesting van arbeidsmigranten in woningen is niet toegestaan binnen LIB zone III.

5.4.5 Mobiliteitsagenda

Op 27 januari 2022 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsagenda Aalsmeer vastgesteld. Dit is een update van het verkeer- en vervoerplan Aalsmeer uit 2009. De update was noodzakelijk, omdat allerlei nieuwe ontwikkelingen op Aalsmeer afkomen. Het doel is dat Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig is voor iedereen, zowel nu al in de (nabije) toekomst. Dit geldt voor het transport van personen en goederen.

Aalsmeer wordt in dit kader geconfronteerd met:

- een groei qua inwoners en arbeidsplaatsen
- de bouw van nieuwe woningen en nieuwe werkruimte
- een stijging van de gemiddelde leeftijd van de inwoners
- nieuwe mobiliteitsontwikkelingen en -concepten

De Mobiliteitsagenda kent drie uitgangspunten:

Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar

- Wanneer we werken aan de bereikbaarheid van Aalsmeer, doen we dat met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen;
- We maken lopen aantrekkelijker en veiliger, onder meer door verbetering van de bestaande routes en aanleg specifieke routes;
- We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer;
- We werken aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen;
- 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.

Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk

- Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en we streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050;

- Bij wegwerkzaamheden zorgen we voor goede (alternatieve) routes voor alle vervoerswijzen.

Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar

- Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit worden vroegtijdig in de planvorming aan elkaar gekoppeld;
- We kijken naar slimme vormen van mobiliteit;
- Bij mobiliteitsvraagstukken kijken we 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;
- Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer.

Relevantie plangebied

De voorgestane bouw van de nieuwe woonwijk in de Oosteindedriehoek wordt in de Mobiliteitsagenda genoemd als één van de woningbouwprojecten die zorgen voor nieuwe bereikbaarheidsvraagstukken: bereikbaarheid voor de woningen zelf en de directe omgeving, maar in totaal ook voor heel Aalsmeer. Met de ontwikkeling van het plangebied zal de intensiteit op bestaande wegen toenemen, waardoor bij de planvorming rekening moet worden gehouden met de wijkontsluiting. Ten aanzien van het aspect verkeer wordt nader verwezen naar paragraaf 6.10.1.

5.4.6 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.

Het vaststellen van parkeernormen en toepassingsregels is om diverse redenen belangrijk en nuttig. Door het parkeren nadrukkelijk te toetsen en de juiste parkeernorm zo vroeg mogelijk in een planproces te bepalen wordt parkeeroverlast voorkomen en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Indien een ontwikkelaar namelijk te weinig parkeerplaatsen realiseert op eigen terrein, gaan er ook mensen in de omgeving parkeren met mogelijk parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties tot gevolg. Voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars is met deze nota duidelijk welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag. Bovendien bevat de nota duidelijke toepassingsregels om uit te leggen hoe de parkeernormen gehanteerd moeten worden. Hierdoor zorgen we er als gemeente voor dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

Relevantie plangebied

Voor het bepalen van de parkeereis dient het aantal benodigde parkeerplaatsen vastgesteld te worden op basis van de normen uit de nota. (Voor functies die niet in de nota zijn opgenomen en niet in de CROW-publicatie dient maatwerk te worden geleverd). Uitgangspunt hierbij is dat de parkeereis in het plangebied wordt opgelost, waarbij ook rekening wordt gehouden met het dubbelgebruik van de betreffende parkeerplaatsen. Dit gebeurt op basis van de aanwezigheidspercentages (zie bijlage 3 van de nota parkeernormen Aalsmeer 2016). Voor het oplossen van de benodigde parkeerplaatsen op

eigen terrein kan ook gedacht worden aan het realiseren van een parkeerkelder of een parkeerdek. Bij parkeerplaatsen op eigen terrein gelden specifieke rekenregels over hoe eigen opritten en garages meetellen in de berekening van het aantal parkeerplaatsen. Deze staan in bijlage 2 van de nota parkeernormen Aalsmeer 2016. Ook voor eventuele bezoekers dient parkeergelegenheid beschikbaar en toegankelijk te zijn als onderdeel van de parkeereis. Zie voor een nadere uitwerking van het aspect parkeren paragraaf 6.10.2.

5.4.7 Groenvisie

Op 2 oktober 2014 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer de Groenvisie 'Groen en blauw voor jou' voor de periode 2014-2024 vastgesteld. De visie geeft inzicht in de koers voor beleid, inrichting en beheer van het groen voor heel Aalsmeer. Een doel van de groenvisie is het verbeteren van de ruimtelijke structuur door samenhang van groen en water te bevorderen.

Op de eerste kaart, betreffende de status van het groen in de gemeente, is voor de Oosteindedriehoek geen aanduiding opgenomen. Daarmee valt de groen op de locatie onder 'overig groen'. Het overig groen valt buiten de hoofdgroenstructuur.

Op de tweede kaart, betreffende de landschappelijke / cultuurhistorische betekenis, wordt de Oosteindedriehoek aangemerkt als onderdeel van de jonge droogmakerij met grootschalige verkaveling. Dit zijn na 1800 drooggemaakte polders die een relatief grootschalige verkaveling kennen.

Uit de derde kaart, aangaande de functionele betekenis en recreatieve routes, blijkt dat aan het plangebied geen betekenis is toegekend. Dat geldt eveneens voor kaarten 4 en 5 betreffende de bomenstructuur en de ecologische structuur.

De hoofdkoers van de gemeente met betrekking tot groen is waardevol groen behouden en de functionaliteit van groen te versterken. Om groene functionaliteit te versterken staan twee doelen centraal:

- het verbeteren van de ruimtelijke structuur door groene-blauwe samenhang aan te brengen en verbindingen te leggen;
- het verbeteren van de toegankelijkheid en beleefbaarheid van het groen en water voor omwonenden en recreanten.

In Aalsmeer kunnen vier verschillende typen woongebieden worden onderscheiden: het oude dorpscentrum, de klassieke uitbreidingen, de moderne uitbreidingen en de bebouwingslinten. Binnen elk gebied zijn specifieke groen kwaliteiten te vinden. Het groenbeleid is erop gericht die specifieke kwaliteiten te versterken.

Relevantie plangebied

Zoals in paragraaf 2.2.2.2 is uiteengezet is in het plan veel aandacht besteed aan het groen-blauwe raamwerk. Dit raamwerk is geborgd op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan.

5.4.8 Beeldkwaliteitplan

In aanvulling op het stedenbouwkundig plan is een beeldkwaliteitplan opgesteld (zie bijlage 4). In dit plan is de beoogde beeldkwaliteit voor de verschillende buurten van het stedenbouwkundig plan beschreven en vertaald in toepasbare criteria ten aanzien van de typologie van nieuwe bebouwing en de inrichting van de buitenruimte. Deze criteria zijn enerzijds een inspiratiebron voor de architecten van de woningen en de ontwerpers van de openbare ruimte en anderzijds het toetsingskader voor het kwaliteitsteam bij de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de bouwplannen voor de aanvraag omgevingsvergunning. De ontwikkeling en realisatie van het bestemmingsplan zal meerdere jaren in beslag nemen. Voor de continuïteit en betrokkenheid zal voor de beoordeling en toetsing van bouwplannen een kwaliteitsteam worden samengesteld. Dit kwaliteitsteam beoordeelt of de bouwplannen voldoen aan 'redelijke eisen van welstand'.

De welstandscommissie is vertegenwoordigd in dit kwaliteitsteam. Op deze manier wordt de totale beeldkwaliteit van de wijk gedurende de ontwikkeling bewaakt.

Het beeldkwaliteitplan wordt door de gemeenteraad, tegelijkertijd met het voorliggende bestemmingsplan, vastgesteld als aanvulling op de Welstandsnota Aalsmeer. Het beeldkwaliteitsplan dient specifiek voor dit project aldus als kader voor welstandstoetsing.

HOOFDSTUK 6 OMGEVINGSKWALITEIT

6.1 Archeologie en cultuurhistorie

6.1.1 Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

De Erfgoedwet vormt samen met de Omgevingswet het wettelijke fundament voor de archeologie in Nederland. Onderdelen van de voormalige Monumentenwet over archeologie worden overgeheveld naar de Omgevingswet. Voorbeelden daarvan zijn de verplichting om rekening te houden met archeologie bij het opstellen van bestemmingsplannen (straks omgevingsplannen) en de vergunningverlening voor het verstoren van archeologische rijksmonumenten. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied. De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta) uit 1992. Dit gaat uit van de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld. Kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van "de verstoorder betaalt", dat ervan uitgaat dat de aanvrager van een omgevingsvergunning en een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten zelf de kosten moet dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, worden meer archeologische resten in situ behouden. Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden. De volgende archeologische voorschriften worden in de wet genoemd:

- het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in situ behouden blijven;
- de verplichting tot het doen van opgravingen;
- het werk laten begeleiden door een deskundige.

Het rijk is het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen (paragraaf 5.4 Erfgoedwet). Vondsten met archeologische waarde zijn eigendom van de provincie Noord-Holland en dienen te worden aangegeven bij het provinciaal depot voor archeologie van de provincie Noord-Holland. Modernisering Monumentenzorg (MoMo) Op 1 januari 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd waarbij onder meer artikel 3.1.6 vijfde lid onder a van het Bro is aangevuld. Deze wijziging houdt in dat een bestemmingsplan een paragraaf moet bevatten met "een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden". Naast archeologische waarden zullen hiermee ook cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk moeten worden meegewogen bij de voorbereiding van bestemmingsplannen. Vergelijkbaar met de huidige regelgeving voor beschermde stads- en dorpsgezichten dient in ieder bestemmingsplan een afweging gemaakt te worden over de wijze waarop met de cultuurhistorische belangen wordt omgegaan. Het opnemen van cultuurhistorie in het proces van de ruimtelijke ordening past binnen de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009. In lijn met de Belvédère-gedachte wordt in de beleidsbrief aangegeven dat het belang van cultuurhistorie vroegtijdig in het planproces moet worden ingebracht. Inzet is een meer generieke borging van cultuurhistorie vooraf in het

proces van de ruimtelijke ordening, waarmee vermindering van sectorale regelgeving achteraf mogelijk is.

Beleidsnota Archeologie Aalsmeer

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

Relevantie plangebied

Van alle gebieden in Aalsmeer met archeologische waarden is een beleidskaart opgesteld. Op deze kaart is te zien voor welke gebieden bij welke werkzaamheden onderzoek gedaan moet worden naar de archeologische waarden. Voor het plangebied geldt een lage archeologische verwachtingswaarde. Bij bodemingrepen dieper dan 40 cm onder maaiveld en met een oppervlakte groter dan 10.000 m², is archeologisch vooronderzoek noodzakelijk voorafgaand aan ruimtelijke planvorming. Hoewel de exacte diepte van de toekomstige ingrepen nog niet bekend is, zal de omvang van de ingrepen de vrijstellingsgrens voor archeologisch onderzoek overschrijden. Daarom is een archeologisch vooronderzoek, in de vorm van een bureauonderzoek, en cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd.

Op 20 augustus 2021 heeft RAAP B.V., onder nr. RAAPrap_5344_ALOE2_20210820, een rapport uitgebracht over het door haar uitgevoerde archeologisch vooronderzoek en cultuurhistorisch onderzoek (zie bijlage 5). In dit vooronderzoek is geconcludeerd dat in het plangebied mogelijk archeologische resten worden bedreigd door de voorgenomen bestemmingswijziging en bodemingrepen dieper dan de bouwvoor. Om de gespecificeerde verwachting aan te vullen en te verfijnen is een archeologisch vervolgonderzoek geadviseerd in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van verkennende boringen. Een dergelijk vervolgonderzoek heeft tot doel de opbouw van de ondergrond en bodemverstoringen gedetailleerd in kaart te brengen en specifiek de aan-/afwezigheid van kreekgeul- en oeverafzettingen met een middelhoge archeologische verwachting in het plangebied te toetsen.

Op 17 november 2021 heeft RAAP B.V., onder nr. RAAPrap_5510_ALOE3_20211117, een rapport uitgebracht over het door haar uitgevoerde vervolgonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek (zie bijlage 6). Op basis van dit rapport wordt geconcludeerd dat in het plangebied geen archeologische resten worden bedreigd. Het terrein kan daarom worden vrijgegeven voor de voorgenomen ontwikkeling. In voorliggend bestemmingsplan is dan ook geen dubbelbestemming archeologie opgenomen.

6.1.2 Cultuurhistorie

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geeft een overzicht van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen en structuren. Noord-Holland biedt een rijke variatie aan landschappen, kernen en cultuurhistorische monumenten. Er zijn wadden, duinen, polders, heidevelden, veenweiden en droogmakerijen. De provincie onderscheidt zich door zijn openheid, de grote afwisseling en de contrasten in het landschap. Elk deel heeft zijn eigen ontstaansgeschiedenis, die vaak nog goed afleesbaar is in het landschap. Het huidige landschap van Noord-Holland is een erfenis met een grote aantrekkingskracht op mensen die in de provincie wonen, werken en recreëren. De hoge kwaliteit ervan draagt bij aan het economische vestigingsklimaat in de provincie. Het landschap is een dynamische leefomgeving die al sinds mensenheugenis verandert en dat ook zal blijven doen. De provincie wil ruimte blijven bieden aan nieuwe ontwikkelingen, op een manier die bijdraagt aan de waarden en kwaliteiten van het landschap en waarbij de

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

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

Op basis van de 'Cultuurhistorische analyse Gebroken landen, geheelde gronden' is voor het grondgebied van Aalsmeer een onderverdeling gemaakt van gebieden met specifieke cultuurhistorische waarden en met daarbij beleidsaanbevelingen om de specifieke landschapskarakteristiek te behouden. Voor de Oosteindedriehoek is het deelgebieden 'jonge droogmakerijen' van toepassing.



Legenda

— De Bovenlanden	— Oude droogmakerijen	— 'Stelling bij Kudelstaart'
- - - + onderverdeling	- - - + onderverdeling	
— Aalsmeer-dorp	— Jonge droogmakerijen	
- - - + onderverdeling	- - - + onderverdeling	

Figuur 13: Kaart Cultuurhistorische analyse Gebroken landen

Het deelgebied 'jonge droogmakerijen', ter plaatse van het plangebied, betreft de Oosteinderpoelpolder, een grootschalige droogmakerij uit de tweede helft van de 19e eeuw. Voor het deelgebied 'jonge droogmakerijen' zijn de volgende aanbevelingen opgenomen:

- behoud - en eventueel versterking - van de ruimtelijke hoofdingdeling behorend bij jonge droogmakerijen;
- behoud van de bebouwingslinten met hun bebouwingskarakteristieken en variatie zoals die met name in de Oosteinderpoelpolder zichtbaar zijn;
- behoud van de aanwezige cultuurhistorische objecten, structuren en samenhangen; het beleid voortzetten van aan de oude huizentypen- en stijl aangepaste nieuwbouw; handhaven - en eventueel versterken - van de historisch bepalende spoorwegtracés, wegen, dijken en kaden, zo nodig met inbegrip van hoogte, profiel en groene uitstraling; behoud van historisch waardevolle molens en gemalen, inclusief hun ruimtelijke context (waterlopen, etc.);
- behoud van nog bestaande schoorstenen (en bijbehorende ketelhuizen).

Relevantie plangebied

De inhoud van het eerdergenoemde rapport van RAAP B.V. (zie bijlage 5) sluit aan bij bovengenoemde bevindingen. Binnen de grenzen van het plangebied is één landschapstype te onderscheiden. Het ontstaan van dit type, het droogmakerijlandschap, is exact te dateren in 1867. Kenmerken van dit type landschap zijn de rationele en regelmatige verkaveling, de diepe ligging van de landbouwpercelen, en de aanwezigheid van bebouwing in linten langs een beperkt aantal hoofdwegen.

De geïnventariseerde landschapselementen (wegen en watergangen) dateren hoofdzakelijk uit de periode waarin de polder is drooggemaakt. Ook zijn enkele verdwenen structuren in kaart gebracht (sloten en spoorlijn). De bebouwing dateert hoofdzakelijk uit de periode 1950-heden. In het gebied liggen geen beschermde monumenten. De oudste bebouwing bevindt zich op het adres Aalsmeerderweg 370. De woning (1920) en achtergelegen schuur (oudste deel vermoedelijk 1940-1944 dateert) vormen een karakteristiek ensemble. In het rapport van Raap wordt een nader onderzoek aanbevolen naar dit ensemble, alvorens tot sloop van de aangebouwde schuur wordt overgegaan. De schuur is echter niet aangewezen als monument en heeft dan ook geen beschermde status. Geruime tijd geleden is in samenwerking met de Lokale Erfgoedcommissie een inventarisatie gemaakt van alle gebouwen en objecten die voor aanwijzing tot gemeentelijk monument in aanmerking zouden komen. Naar aanleiding van deze inventarisatie is het aantal gemeentelijke monumenten aanzienlijk uitgebreid. Het ensemble aan de Aalsmeerderweg 370 komt niet voor op deze lijst, omdat er geen monumentale waarde aan werd toegekend. Bovendien is de schuur gelegen op een locatie waar nu een deel van de nieuwe woonwijk is geprojecteerd. Indien deze schuur behouden zou blijven heeft dit zeker gevolgen voor de ruimtelijke opzet en samenhang van het gebied en het aantal woningen dat gebouwd kan worden. Gezien de naar verwachting geringe monumentale waarde van de schuur en de ruimtelijke consequenties voor het plangebied wordt geen nader vervolgonderzoek ingesteld.

Het is van belang om bij de invulling van het plangebied de karakteristieke (landschappelijke) kenmerken van de omgeving te respecteren, teneinde de identiteit van het gebied te bewaren:

- Behoud en versterk het hierboven omschreven karakter van de overgang tussen de hoger gelegen dijken/wegen (Aalsmeerderweg en Legmeerdijk) en het laaggelegen droogmakerijlandschap. In deze zones kan ondanks de voorgenomen plannen de historische opbouw van het gebied toch inzichtelijk gehouden worden. Het verdient hierbij aanbeveling om nieuwe bebouwing op enige afstand van de Legmeerdijk te situeren om zijn vrije ligging en van oudsher dun bebouwde karakter te behouden;
- Behoud en versterk de Middentocht als onderdeel van de oorspronkelijke hoofdwaterstructuur van de Oosteinderpoelpolder;
- Zoek bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan naar aanknopingspunten met de rationele ordenings- en verkavelingsprincipes van het droogmakerijlandschap, zoals ze in 1864 door Eskes zijn vertaald in het ontwerp voor de

Oosteinderpoelpolder. Deze principes kunnen als inspiratie dienen voor een nieuw ontwerp.

In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met bovenstaande aspecten.

6.2 Bedrijven en milieuzonering

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevend afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Daarnaast bepaalt de feitelijke (planologische) situatie eveneens in hoeverre bedrijven in de bestaande situatie reeds beperkt worden in hun bedrijfsvoering. De VNG-brochure wordt gebruikt als hulpmiddel (niet als blauwdruk) bij het opstellen van bestemmingsplannen met nieuwe milieugevoelige functies of nieuwe milieubelastende functies. Er bestaat geen plicht om de brochure te hanteren, wel is het een algemeen aanvaarde methode in Nederland gebleken.

In de brochure zijn aan de verschillende bedrijfsactiviteiten, milieucategorieën en richtafstanden toegekend voor de aspecten gevaar, stof, geur en geluid. De afstanden zijn gebaseerd op een rustige woonwijk. Als sprake is van een gemengd gebied mag een afstandstrap minder worden gehanteerd.

Relevantie plangebied

Voor het plangebied is door bureau Kragten een quickscan Bedrijven en milieuzonering uitgevoerd (zie bijlage 7). Middels deze beoordeling is inzichtelijk gemaakt met welke richtafstanden bij de invulling van het plan rekening moet worden gehouden.

De omgeving van het plangebied bestaat uit verschillende bestemmingen, waaronder wonen, bedrijf, agrarisch, detailhandel en maatschappelijk. Het plangebied en de directe omgeving daarvan kunnen daarom worden beschouwd als een gemengd gebied. Uit de beoordeling blijkt dat een deel van de woningen binnen het plangebied geprojecteerde zijn binnen de richtafstand van de gronden van de bestemming 'Agrarisch - Tuinbouw'. De woningen binnen het plangebied zijn niet gelegen binnen de richtafstanden van de gronden met overige relevante (bedrijfs)bestemmingen. Tevens zijn zowel de nieuwe woningen binnen het plangebied als bestaande woningen in de directe omgeving niet gelegen binnen de richtafstand van de beoogde basisschool.

Voor bestemming 'Agrarisch - Tuinbouw', waarvan de richtafstanden reiken tot over een aantal woningen binnen het plangebied, is uitgegaan van milieucategorie 3.2 op basis van een champignonkwekerij met mestfermentatie. Deze gronden worden echter begrensd door bestaande woningen, waardoor op deze gronden geen sprake kan zijn van activiteiten in milieucategorie 3.2. Voor deze gronden kan dan ook worden uitgegaan van een maximale milieucategorie 2. De geprojecteerde woningen binnen het plangebied liggen dan niet binnen de richtafstanden van de bestemming 'Agrarisch - Tuinbouw'. Een aanvaardbaar leefklimaat wordt hiermee gegarandeerd. Daarnaast worden de bestaande bedrijven c.q. (bedrijfs)bestemmingen niet in hun ontwikkelingen beperkt door realisering van dit plan.

6.3 Bodem

6.3.1 Beleid en regelgeving

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

Het beleid voor bodembescherming kent drie sporen. Het eerste spoor bestaat uit het oplossen van de knelpunten die zijn ontstaan door historische verontreinigingen. Hiervoor is een programmatische aanpak opgesteld, die in de Wet bodembescherming is opgenomen.

Het tweede spoor richt zich op het voorkomen van nieuwe aantasting door het stellen van regels aan activiteiten in en op de bodem. De Wet milieubeheer vormt hiervoor de basis. Ook het Besluit bodemkwaliteit is hier onderdeel van.

Het derde en laatste spoor is het ruimtelijke spoor (Wro) dat tot doel heeft te komen tot een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit gebeurt door nieuwe gebruiksfunctie (bv. wonen) alleen te bestemmen op gronden met voldoende bodemkwaliteit. Bij bestaand bodemgebruik worden natuurlijk momenten aangegrepen om de bodemkwaliteit zo nodig te verbeteren. Als ijkpunt kunnen de bodemnormen uit de Regeling bodemkwaliteit worden toegepast.

In gebieden met intensief bodemgebruik is het niet altijd mogelijk om de juiste bodemkwaliteit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te bereiken. Het Besluit bodemkwaliteit (Bkk) biedt dan de mogelijkheid om op projectniveau af te wijken van de generieke normen, mits op gebiedsniveau de kwaliteit niet vermindert en dit beleid door lokaal bestuur wordt vastgesteld.

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

Provinciale structuurvisie

In de geactualiseerde Structuurvisie Noord-Holland 2040 (sept. 2015) is aandacht voor bodem onder het aspect milieukwaliteit. In de zogenaamde bodemvisie wordt via kaarten aandacht besteed aan elementen van duurzaam bodemgebruik.

Provinciale milieuverordening

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

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

6.3.2 Bodemsituatie en -kwaliteit plangebied

Bodemopbouw

De ligging van het plangebied is beschreven in § 1.2. De bodem bestaat hoofdzakelijk uit humeuze klei.

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit is verdacht door de voormalige activiteiten van glastuinbouwbedrijven en de sloop van kassen en opstallen. De bodemkwaliteit is in 2006 globaal in beeld gebracht, maar dat was voor de sloop van diverse opstallen en zonder onderzoek naar asbest. Aangezien de sloop van de opstallen heeft plaatsgevonden ná 1993, geldt voor asbest in bodem, als gevolg van de sloop, de zorgplicht.

Haalbaarheid

De haalbaarheid van een ruimtelijk plan kan onder druk komen te staan door de kosten van een noodzakelijke bodemsanering of noodzakelijk grondverzet ter bescherming van het toekomstige bodemgebruik. Dit kan leiden tot een negatief resultaat op de grondexploitatie.

Bodemkwaliteit op planniveau

In het rapport van het uitgevoerde vooronderzoek (water-)bodem, opgesteld door Bureau Kragten onder rapportnr. MIL21.113, d.d. 22 december 2021 (zie bijlage 8) wordt geadviseerd om voor het plangebied zowel een verkennend bodem- als verkennend waterbodemonderzoek uit te voeren. Tevens wordt geadviseerd een verkennend asbestonderzoek uit te voeren.

De geadviseerde verkennende onderzoeken zijn uitgevoerd door APS-Milieu B.V. en op 22 januari 2022 heeft zij daarover, onder projectcode R21-B900 een rapport uitgebracht (zie bijlage 9). Overigens zijn niet alle deelterreinen onderzocht. Uit het concept-rapport blijkt dat op diverse percelen asbest in de bodem aanwezig is, waarvoor in veel gevallen de zorgplicht geldt. Dit heeft een groot effect op de saneringsinspanning. Daarnaast zijn incidentele puntbronnen aangetroffen waarvoor een sanering noodzakelijk is om de bodem geschikt te maken voor de gewenste bestemming.

Er is niet alleen sprake van historische verontreinigingen (ontstaan voor 1987), maar er zijn ook verontreinigingen ontstaan ná 1987 of 1993 (asbest). In deze laatste gevallen geldt het toetsingskader van de Circulaire bodemsanering niet en dient álle verontreiniging te worden verwijderd. In dit plangebied geldt dit met name voor asbest.

Tot slot blijkt dat de bovengrond (0-0.5 m-mv) voor een groot deel bestaat uit klasse industrie, veroorzaakt door voormalig gebruik van bestrijdingsmiddelen. Deze grond is niet zonder meer geschikt voor hergebruik binnen het plangebied en zorgt dat de ontgravingskaart uit de Nota bodembeheer niet kan worden toegepast.

Uit de onderzoeken blijkt dat een grotere saneringsinspanning nodig is, dan op basis van een eerder rapport uit 2006 werd verondersteld. In het exploitatieplan is daarom in de totale kosten van de exploitatieopzet van ruim € 90 miljoen een bedrag van ruim € 1,3 miljoen opgenomen om de grond geschikt te maken voor het beoogde gebruik. Op basis van de begrote opbrengsten kunnen onvoorziene kosten relatief eenvoudig worden opgevangen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect bodem de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

6.4 Duurzaam bouwen en energie

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

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

Voor nieuwe ontwikkelingen is met deze focusgebieden op verschillende wijzen rekening te houden.

Een duurzaam gebouw verbruikt onder andere minder energie, is ecologisch verantwoord en maakt gebruik van duurzame materialen. Bij nieuwbouw is een belangrijk aandachtspunt, dat energiegebruik zoveel mogelijk wordt gereduceerd door o.a. isolatie en het efficiënt inzetten van installaties. Daarnaast is aandacht voor duurzame energie-opwek gewenst. Dit wordt door middel van het Bouwbesluit getoetst. De gemeente hecht er aan dat (toekomstige) bewoners de mogelijkheid wordt geboden zelf verdergaande maatregelen te treffen waarmee energieneutraliteit te bereiken is.

Aansluiting op een collectieve WKO of een all-electric uitvoering van het plangebied door middel van individuele bodemenergiesystemen dragen bij aan het behalen van de ambitie fossielonafhankelijk. Binnen het plangebied zijn hiervoor geen belemmeringen

voorzien. Het (wijzigings)besluit Bodemenergie en de Waterwet vormen bij toepassing van bodemenergie het wettelijk kader.

Daarnaast stimuleert de gemeente het realiseren van duurzame en energiezuinige gebouwen door middel van de Gemeentelijke Praktijk Richtlijn voor duurzaam bouwen (GPR). GPR-gebouw is een digitaal instrument dat ontwerpgegevens omzet in prestatiegetallen per module. Aalsmeer streeft naar nieuwbouwwontwikkelingen met een gemiddelde GPR van 7,5 met een score van 10 op de module energie.

De gemeente stelt haar licentie beschikbaar aan ontwikkelaars waarmee zij op basis van een voorlopig ontwerp kunnen toetsen waar nog verbeteringen mogelijk zijn. De aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet met een berekening aangeven wat het duurzaamheidsgehalte van het te realiseren bouwwerk is (artikel 5.9 het eerste en tweede lid van het Bouwbesluit 2012). Het thema milieu van de GPR voldoet aan de indieningsvereisten bepaald in het Bouwbesluit.

Ten slotte kan, vanwege toename van warme periodes, een toenemende behoefte aan koeling ontstaan. Door middel van toepassing van groendaken in combinatie met goede isolatie is dit effect te verminderen. Bovendien dragen groene daken bij aan vertraagde afvoer van hemelwater.

6.5 Ecologie

Wettelijk kader

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

De Wet natuurbescherming 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).

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

Relevantie plangebied

Gebiedsbescherming

Natura-2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In deze gebieden worden bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Op grond van de Wet natuurbescherming zijn Natura-2000-gebieden beschermd tegen significant negatieve effecten, waaronder de gevolgen van stikstofdepositie.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natura-2000 gebied. Het dichtstbijzijnde beschermde natuurgebied "Botshol" is gelegen ten zuidoosten van het plangebied. De afstand tot aan dit Natura-2000 gebied is circa 7 kilometer. Uit onderzoek naar de stikstofdepositie ten gevolge van de uitvoering van dit

bestemmingsplan, is gebleken dat sprake is van een stikstofdepositie (afgerond op twee decimalen) van 0,00 mol/ha/jaar ter plaatse van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Botshol (zie bijlage 10). Hieruit wordt geconcludeerd dat geen significant negatieve effecten zijn te verwachten op Botshol ten gevolge van de in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkeling. Derhalve is inzake stikstofdepositie geen sprake van vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Het plangebied maakt voorts geen onderdeel uit van en is niet gelegen in de directe nabijheid van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) of andere beschermde natuurgebieden.

Soortenbescherming

Voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied is een verkennend flora- en faunaonderzoek uitgevoerd door bureau Kragten, rapportnummer: 20230413-RSD002-RAP-FF-2.0, d.d. 13 april 2023 (zie bijlage 11).

Uit dit onderzoek is gebleken dat:

- in het plangebied geen beschermde plantensoorten voorkomen;
- in het plangebied de aanwezigheid van algemeen voorkomende muizensoorten en egel niet kan worden uitgesloten;
- bij de uitvoering van de plannen mogelijk negatieve effecten zijn te verwachten op broedvogels, amfibieën en reptielen;
- op de overige soorten groepen geen negatief effect op beschermde soorten of functies wordt verwacht.

Algemeen voorkomende muizensoorten en egel

Voor deze soorten bieden de struiken en ruigtes binnen het plangebied geschikt leefgebied. Het doden van individuen van deze soorten is verboden, maar in de provinciale verordening is het vangen met als doel deze weer elders uit te zetten vrijgesteld van ontheffing. Hiervoor geldt de zorgplicht.

Broedvogels

Het is niet uit te sluiten dat vogels in aanwezige struiken en begroeiingen rondom het gebied broeden. Het is verder niet uit te sluiten dat in de periode tot aan en tijdens de werkzaamheden alsnog vogels gaan broeden in één van de aanwezige bomen langs het onderzoeksgebied. Voorkomen moet worden dat nesten van vogels vernield en/of verstoord worden bij de werkzaamheden aan de randen van het onderzoeksgebied. Daarom dient te worden gewerkt buiten het broedseizoen, dat globaal duurt van half maart tot half juli. Indien dit niet mogelijk is, kan door middel een broedvogelschouw worden onderzocht of in gebruik zijnde nesten aanwezig zijn.

Amfibieën en reptielen

Zodra bouwactiviteiten worden uitgevoerd of als er voorbelasting wordt opgebracht, kan leefgebied voor de Rugstreeppad ontstaan. Dit kan worden voorkomen door bijvoorbeeld voorafgaand aan de werkzaamheden het gebied uit te rasteren met amfibieënschermen of het ontstaan van (tijdelijke) poelen te voorkomen door het gebruik van bijvoorbeeld rijplaten.

Voor de algemeen voorkomende amfibieën geldt de zorgplicht. Aangetroffen individuen bij graafwerkzaamheden bijvoorbeeld dienen te worden verjaagd of gevangen en moeten worden vrijgelaten in aanliggend gebied buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden.

Broeihopen van ringslang zijn niet in het gebied aangetroffen. Een incidenteel individu kan aanwezig zijn. Door te werken volgens een passende gedragscode kan verstoring en of het doden van de ringslang worden voorkomen.

Met het oog op de planning van de werkzaamheden, het tegengaan van de vestiging van de rustreepad en de invulling van de zorgplicht is een werkprotocol opgesteld (zie bijlage 12). Met inachtneming van de daarin opgenomen maatregelen zijn significant nadelige gevolgen voor het milieu door de invloed op natuurwaarden en biodiversiteit uitgesloten.

6.6 Externe veiligheid

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van het bedrijf. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die vallen onder het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen), LPG-tankstations en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen.

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

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

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

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

Besluit externe veiligheid transportroutes

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

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

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

Relevantie plangebied

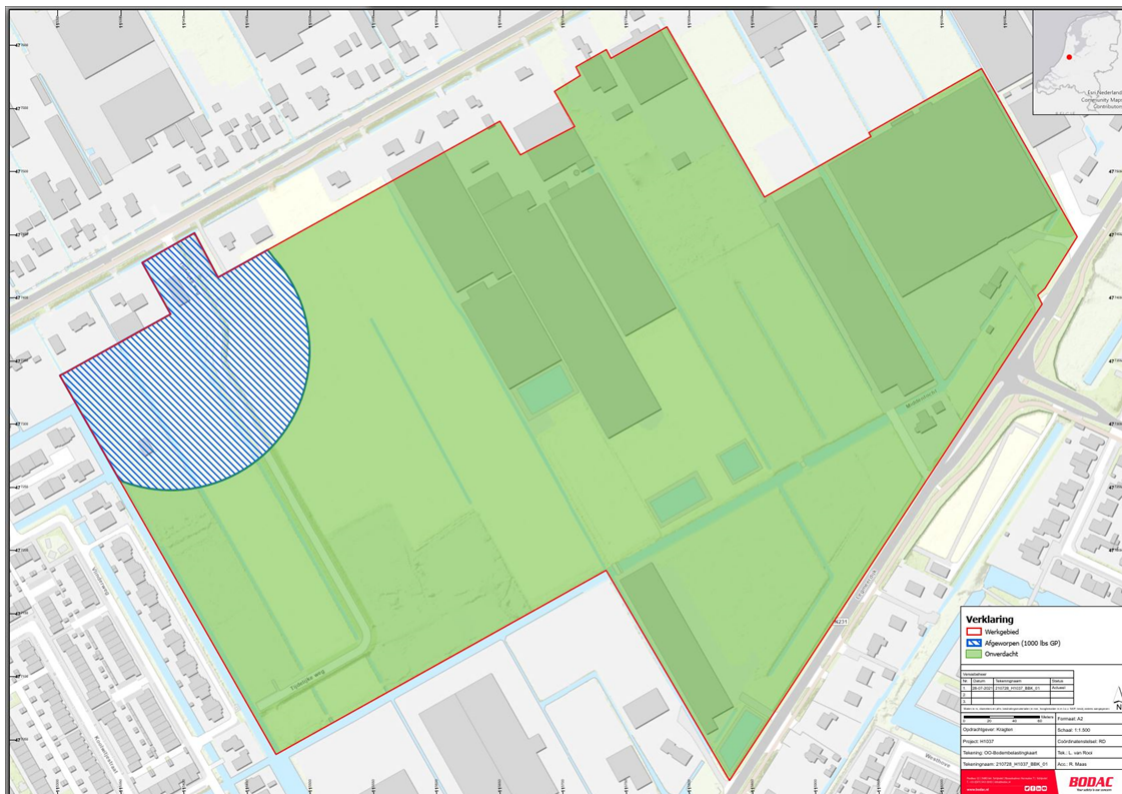
Quickscan Externe Veiligheid

Voor het plangebied is een quickscan Externe Veiligheid uitgevoerd door bureau Kragten (zie bijlage 13). Hieruit is gebleken dat het plangebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een hogedruk aardgasleiding, route vervoer gevaarlijke stoffen, lpg-tankstation of een andere inrichting die valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Binnen het plangebied is een risicovolle inrichting aanwezig, maar die wordt ten gevolge van de planvorming geamoveerd. Nader onderzoek naar het groepsrisico of plaatsgebonden risico is derhalve niet nodig.

Niet gesprongen explosieven (NGE)

In de gemeente Aalsmeer hebben verschillende oorlogshandelingen plaatsgevonden, waaronder diverse bombardementen, de aanleg van verdedigingswerken en mijnenvelden en het dumpen van munitie. Enkele oorlogshandelingen hebben geleid tot het afbakenen van NGE-risicogebieden waarbinnen een verhoogd risico geldt door mogelijke aanwezigheid van NGE in de bodem.

Uit de 'NGE-Risicokaart Aalsmeer' blijkt dat een deel van het plangebied verdacht is op de aanwezigheid van afwerpmunitie, in het bijzonder 1000 lbs GP vliegtuigbommen. Daarom is door het bureau Bodac een 'Risicoanalyse Ontplofbare Oorlogsresten' uitgevoerd (zie bijlage 14). Uit deze analyse komt naar voren dat voor een deel van het plangebied, waar zich het op afwerpmunitie verdachte gebied bevindt, opsporingswerkzaamheden noodzakelijk zijn tot een diepte van 12.50 meter minus maaiveld.



Figuur 14: verdacht gebied, blauw gearceerd

In de regels van het bestemmingsplan is geborgd dat, voordat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen kan worden afgegeven, de opsporingswerkzaamheden worden uitgevoerd.

Het aspect externe veiligheid staat derhalve niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg.

6.7 Geluid

Wet geluidhinder

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

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

1. het heersende geluidsniveau;
2. het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau;
3. cumulatie en compensatie.

Industrie algemeen

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

Wegverkeer

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

Luchtverkeer

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

Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Aalsmeer hanteert de 'Deelnota Hogere Waarden – Beleidsnota geluid'. Hierin is vastgelegd dat het heersende geluidsniveau in beginsel behouden dient te worden. Bij nieuwe situaties is echter geen sprake van een heersend geluidsniveau. Ten aanzien van de gecumuleerde geluidbelasting is aangegeven dat een afweging dient plaats te vinden, alvorens een hogere waarde wordt vastgesteld. Bij deze beoordeling wordt een gecumuleerde geluidbelasting geaccepteerd van de ten hoogst te verlenen hogere waarde +3 dB en dienen compenserende factoren beschouwd te worden.

Relevantie plangebied

Het bestemmingsplan maakt, behalve het IKC, geen nieuwe geluidbronnen mogelijk. Wel worden nieuwe geluidgevoelige objecten (woningen en school) aan het plangebied toegevoegd. Ten aanzien van dit aspect is specifiek akoestisch onderzoek verricht, zie bijlage 15, bureau Kragten, rapportnr.: 20230516-RSD002-RAP-AKO-4.0, d.d. 16 mei 2023. Uit dit onderzoek blijkt het volgende.

Industrielawaai

Het plangebied ligt binnen de geluidzone van het industrieterrein Schiphol-Oost.



Figuur 15: ligging gezoneerd industrieterrein Schiphol en geluidzone

De geluidbelasting vanwege het industrieterrein Schiphol-Oost wordt bepaald door het proefdraaien van vliegtuigmotoren op verschillende locaties op het Schiphol terrein. Het proefdraaien vindt niet alleen in de dagperiode plaats maar ook in de avond- en nachtperiode. Voor de nachtperiode gelden een aantal beperkende voorwaarden, waardoor het aantal proefdraaisessies op hoog vermogen nadrukkelijk is beperkt. Het geluid van proefdraaien wordt gekenmerkt door het optreden van hogere geluidniveaus tijdens het proefdraaien op maximaal vermogen.

Het plangebied ligt buiten de 55 dB(A) contouren, zoals die zijn vastgelegd in de verschillende vergunningen voor het proefdraaien van vliegtuigen op Schiphol. Via een hogere waarde procedure kan onder voorwaarden ontheffing worden verleend tot een maximum van 55 dB(A). De geluidbelasting binnen het plan bedraagt, afhankelijk van de locatie, minimaal 51 dB(A) en maximaal 53 dB(A) etmaalwaarde. Voor het hele plangebied wordt een hogere grenswaarde vastgesteld van 53 dB(A). Bij het vaststellen van deze hogere waarde moeten de woningen en het schoolgebouw wel altijd aan het binnenniveau van 35 dB(A) voldoen. Door de in het Bouwbesluit voorgeschreven standaard geluidisolatie van 20 dB is dit het geval.

Wegverkeerslawaai

Legmeerdijk (50km/uur)

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Legmeerdijk bedraagt ter plaatse van met name de 1^e-lijnsbebouwing (zowel woningen als appartementen) aan deze weg meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 59 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Op noordgevels van de woningen en appartementen, alsmede ter plaatse van de overige woningen en appartementen en de gereserveerde gronden voor het IKC in het plangebied wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Mogelijk te treffen maatregelen die de geluidsbelasting kunnen reduceren (tot de voorkeursgrenswaarde) zijn onderzocht. Deze zijn onvoldoende doeltreffend en/of stuiten op overwegende bezwaren.

Aalsmeerderweg (50 km/uur)

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Aalsmeerderweg bedraagt ter plaatse van de twee woningen nabij de toegangsweg tot het plangebied en de 1^e-lijnsbebouwing (met name op de verdiepingen van de woningen) ten zuiden van de Aalsmeerderweg meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 57 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Op de zuidgevels van de woningen en op de begane grond van de 1^e- lijnsbebouwing, alsmede ter plaatse van de overige woningen en de appartementen en de gereserveerde gronden voor het IKC in het plangebied wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Mogelijk te treffen maatregelen die de geluidsbelasting kunnen reduceren (tot de voorkeursgrenswaarde) zijn onderzocht. Deze zijn, met uitzondering van het toepassen van een stille wegdekverharding, onvoldoende doeltreffend en/of stuiten op overwegende bezwaren.

Marshallsingel

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Marshallsingel bedraagt ter plaatse van alle woningen niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 43 dB.

30 km/uur-wegen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en op grond van het gemeentelijke geluidbeleid zijn tevens de geluidbelastingen vanwege de nabijgelegen 30 km/uur-wegen en de gecumuleerde geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai inzichtelijk gemaakt.

De geluidbelastingen ten gevolge van de 30 km/uur-wegen bedraagt ter plaatse van woningen nabij de toegangswegen die aansluiten op de bestaande wegenstructuur tot circa 51 dB. De voorkeursgrenswaarde (die enkel voor gezoneerde wegen van toepassing is) wordt overschreden.

Op de gevels die niet georiënteerd zijn op de toegangswegen, de woningen die niet direct aan deze wegen zijn gelegen en ter plaatse van de gereserveerde gronden voor het IKC bedraagt de geluidbelasting niet meer dan 48 dB.

Vanwege wegverkeer is geen sprake van relevante cumulatie. De woningen waarop geluidbelastingen van meer dan de voorkeursgrenswaarde optreden, zijn niet gelegen in de zone c.q. nabijheid van beide wegen. De gecumuleerde geluidbelasting (exclusief aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder) bedraagt maximaal 63 dB).

Luchtvaartlawaai

Het plangebied is niet gelegen binnen het afwegingsgebied voor geluid en externe veiligheid (LIB 5), noch binnen het beperkingsgebied voor geluidsgevoelige gebouwen (LIB 4) op grond van bijlage 3 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Er zijn vanuit akoestisch oogpunt geen planologische beperkingen van kracht.

De geluidbelasting ten gevolge van de luchthaven bedraagt daarnaast ook ruim minder dan de cumulatieve geluidbelasting van 65dB ten gevolge van wegverkeer en industrie. Het luchtvaartlawaai heeft dan ook geen relevante invloed op de berekende cumulatieve geluidbelasting en derhalve ook niet op de akoestische leefkwaliteit.

Geluidbeleid en hogere waarden

Na afweging van de aspecten uit de gemeentelijke Deelnota Hogere Waarden is besloten om voor de betreffende woningen hogere waarden vast te stellen. Dit zowel vanwege verkeer op de Aalsmeerderweg en de Legmeerdijk, alsmede het gezonde industrieterrein Schiphol-Oost.

Hierbij wordt aangegeven dat voldaan wordt c.q. kan worden aan ontheffingscriterium uit het geluidbeleid van de gemeente Aalsmeer ten aanzien van cumulatie en compensatie.

Uit een aanvullend onderzoek naar de geluidwering van de gevels zal moeten blijken of de karakteristieke geluidwering van de gevels (GA;k) voldoet aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Bij het bepalen van de vereiste gevelgeluidwering dient rekening gehouden met de geluidbelasting exclusief (5 dB) aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder. De maatgevende geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaaï (exclusief aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder) ter plaatse van de relevante woningen bedragen maximaal 62 dB (ter plaatse van woningen nabij de Aalsmeerderweg) en maximaal 64 dB (ter plaatse van woningen en appartementen nabij de Legmeerdijk). Uitgaande van deze geluidbelasting dient te worden voldaan aan een geluidwering van minimaal 29 dB(A) en 31 dB(A) voor de betreffende (gevels van de) woningen en appartementen aan c.q. nabij respectievelijk de Aalsmeerderweg en de Legmeerdijk.

In de regels van het bestemmingsplan is geborgd dat bij de aanvraag om afgifte van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt getoetst of aan deze norm wordt voldaan.

Het besluit tot vaststelling van de benodigde hogere grenswaarden is bij deze toelichting opgenomen als bijlage 16.

Het aspect geluid staat derhalve niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg.

6.8 Kabels en leidingen

In de 'Notitie K&L inventarisatie knelpunten' is door bureau Kragten een analyse opgesteld van bestaande kabels en leidingen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van het plangebied (zie bijlage 17)

In de ondergrond van het plan liggen diverse kabels en leidingen. Het betreft voornamelijk huisaansluitingen van KPN, Liander, Stedin Netbeheer, PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland en het gemeentelijk riool die deels verlegd, verwijderd of beschermd moeten worden. De ligging hiervan is thans voldoende bekend. Planologisch beschermde kabels of leidingen zijn niet aanwezig en worden ook niet aangelegd.

6.9 Luchtkwaliteit

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

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

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als

onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen.

Grenswaarden

Voor de beoordeling van de situatie in de omgeving van het plan zijn met name de volgende grenswaarden uit de Wet milieubeheer relevant:

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

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

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

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

Volksgezondheid

Ultrafijnstof zijn zeer kleine deeltjes die in de lucht zweven, afkomstig van verbrandingsprocessen in met name de industrie, de luchtvaart en het verkeer.

Ultrafijnstof is een benaming voor deeltjes in de lucht met een diameter kleiner dan 100 nanometer (0,1 micrometer). Ultrafijnstof wordt ook wel PM_{0,1} genoemd en is onderdeel van fijnstof, dat is gedefinieerd op basis van de massa (µg/m³) van in de lucht zwevende deeltjes met een diameter kleiner dan 2,5 micrometer (PM_{2,5}) of kleiner dan 10 micrometer (PM₁₀).

Op dit moment zijn er luchtkwaliteitsnormen voor fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Voor ultrafijnstof is dit niet het geval. Vergeleken met andere componenten van luchtverontreiniging is er nog weinig bekend over de gezondheidsaspecten van blootstelling van mensen aan ultrafijnstof. Wel is duidelijk dat de ultrafijnstofconcentratie sterk is verhoogd in de buurt van verbrandingsemissies. Naast wegverkeer en vliegverkeer dragen onder andere de scheepvaart, de industrie, mobiele werktuigen (zoals aggregaten en graafmachines) en houtverbranding bij aan de uitstoot van ultrafijnstof.

Uit onder meer een RIVM-rapport getiteld 'Gezondheidseffecten van ultrafijnstof van vliegverkeer rond Schiphol' uit 2022 volgt dat er in de nabijheid van Schiphol (waaronder Aalsmeer) relatief hoge concentraties ultrafijnstof worden gemeten. Uit dit en ander onderzoek blijkt verder dat er indicaties zijn voor volksgezondheidseffecten als gevolg van ultrafijnstof. Nader onderzoek is evenwel noodzakelijk om met meer zekerheid te

kunnen vaststellen of een bepaald effect wel of niet direct het gevolg is van blootstelling aan ultrafijnstof. Er zijn door onder meer de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat reeds brongerichte maatregelen getroffen en in voorbereiding om de uitstoot van ultrafijnstof te beperken.

Mogelijke volksgezondheidseffecten moeten met het oog op een goede ruimtelijke ordening worden meegewogen bij de vaststelling van een bestemmingsplan. Voor zover de effecten onzeker zijn, en nader onderzoek nodig is, mogen bestuursorganen ertoe besluiten om uit voorzorg bepaalde ontwikkelingen niet toe te staan. Het beoordelen van een voor de maatschappij al dan niet aanvaardbaar risico is primair een bestuurlijke taak. Deze beleidsruimte geeft bestuursorganen de ruimte om vanwege mogelijke gezondheidsrisico's van een activiteit, uit voorzorg die activiteit planologisch niet toe te laten.

Er zijn geen algemeen aanvaarde wetenschappelijke inzichten over de gezondheidseffecten als gevolg van ultrafijnstof. Voor ultrafijnstof zijn in de wet- en regelgeving (bijlage 2 van de Wet milieubeheer) geen aparte grenswaarden opgenomen. Daarnaast zijn er geen (gezondheidskundige) advieswaarden beschikbaar.

Zie in bevestigende zin (onder meer):

- Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2022, 'Onderzoek naar het halen in 2030 van de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit', p. 4;
- Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2022, 'Feitelijke vragen advies Gezondheidsraad ultra fijnstof', antwoorden 12 en 13;
- RIVM, 'Gezondheidseffecten van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol,' 2022, p. 25;
- Gezondheidsraad, 'Blootstelling aan ultrafijnstof', nr. 2021/38-A2, Den Haag, 15 september 2021, p. 4 en 7;
- RIVM, 'Onderzoek naar de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol', 2019, p. 38;
- RIVM, 'Metingen en berekeningen van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol. Voor onderzoek naar de gezondheid van omwonenden', 2019, p. 25.

Relevantie plangebied

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project ;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Op de toetsing van de bijdrage van het voorgenomen project aan de luchtkwaliteit zijn de regels uit het Besluit NIBM en Regeling NIBM van toepassing. De afkorting NIBM staat voor 'Niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging. De effecten van NIBM-projecten zijn betrokken bij de berekening van de trendmatige ontwikkeling van de achtergrondconcentraties in Nederland. Wanneer een project NIBM is, kan worden geconcludeerd dat nader onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit niet nodig is. Voorschrift 3A.2 uit de Regeling NIBM geeft aan in welke gevallen een nieuwe woningbouwlocatie in ieder geval NIBM is. Voor woningbouwlocaties is dit ≤ 1.500 met één ontsluitingsweg en ≤ 3.000 woningen met twee ontsluitingswegen. Het voorgenomen project blijft ruim onder deze grens en draagt dus maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij aan de huidige concentraties fijnstof of stikstofdioxide. Uit de Monitoringstool NSL blijkt dat de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) in 2020 langs wegen nabij het plangebied tussen 15,5 en 17,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ lag en de jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM₁₀) tussen de 15 en 16,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De Europese grenswaarde voor beide stoffen is 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Aangezien het project NIBM bijdraagt aan

de luchtkwaliteit en de concentraties nog verder afnemen naarmate een locatie verder van de weg ligt krijgen de huidige en toekomstige bewoners niet te maken met een slechte(re) luchtkwaliteit.

Ten aanzien van het Besluit gevoelige bestemmingen wordt opgemerkt dat de nieuwe school op een (veel) grotere afstand dan 50 meter van de Legmeerdijk (N231) is voorzien.

Wat betreft de mogelijke volksgezondheidseffecten als gevolg van ultrafijnstof, het volgende. Alles overziend – bij de huidige stand van zaken in de wetenschap en bij gebreke van algemeen aanvaarde wetenschappelijke inzichten – is er geen aanleiding om louter uit voorzorg vanwege het aspect ultrafijnstof, de ontwikkelingen die het plan beoogt mogelijk te maken, planologisch niet toe te laten in het plangebied. Volksgezondheid en eventuele in dat verband te nemen maatregelen (uit voorzorg) is een mee te wegen belang bij de besluitvorming, maar het belang van de ontwikkelingen die dit plan mogelijk maakt weegt in dit geval zwaarder. Daarbij wordt betrokken dat wordt voldaan aan de relevante normstelling voor fijnstof en dat eventueel te treffen maatregelen met name brongerichte maatregelen betreffen waarop de gemeente Aalsmeer en/of initiatiefnemers geen of beperkte invloed hebben. Met dit plan wordt voorzien in een lokale behoefte en zoals reeds opgemerkt in paragraaf 5.2.3 van de plantoelichting is dit een van de laatst mogelijke uitbreidingslocaties binnen Aalsmeer. Een andere locatie – die mogelijk minder gevolgen ondervindt van ultrafijnstof – is niet mogelijk om deze lokale behoefte in te vullen.

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat de voorgestane ontwikkeling voldoet aan de luchtkwaliteitseisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

6.10 Verkeer en parkeren

6.10.1 Verkeer

Dit bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van het gebied naar een nieuwe woonwijk. Er worden verkeersaantrekkende functies aan het plangebied toegevoegd en ook wordt er voorzien in een toename van het aantal parkeerplaatsen. Deze ontwikkelingen hebben effect op de verkeerssituatie van de omliggende wegen.

De Legmeerdijk en de Aalsmeerderweg worden, gelet op de verkeerintensiteiten, gezien als gebiedsontsluitingswegen met een capaciteit van respectievelijk 20.000 mvt/etmaal en 15.000 mvt/etmaal. De nieuwe woonwijk, Oosteindedriehoek, zal aansluiten op deze gebiedsontsluitingswegen en zal een verhoging van de verkeerintensiteiten op deze wegen tot gevolg hebben. In april 2023 heeft Goudappel in aanvulling op diverse verkeerskundige (ontsluitings)onderzoeken een verkeerskundige analyse voor het plan uitgevoerd.

Het plangebied sluit aan de ene zijde aan op de Aalsmeerderweg voor al het verkeer, waar fietsers via een aangrenzend vrijliggend fietspad de weg kunnen vervolgen langs de Aalsmeerderweg. Het plangebied ontsluit aan de andere zijde op de Legmeerdijk, waar al het verkeer een aansluiting krijgt op de bestaande, verkeerslichten geregelde, kruising op de Legmeerdijk/Marshallsingel. Op dit moment ligt er voor het langzame verkeer langs de Legmeerdijk een vrijliggend fietspad en zijn er op meerdere locaties langs de Legmeerdijk oversteeklocaties voorzien met opstelruimte, zodat het langzame verkeer in twee keer kan oversteken. Ter hoogte van de Jane Adamslaan/Snoekbaarsstraat kan het langzaam verkeer via een rotonde, waar fietsers in de voorrang zitten, op een veilige en snelle manier oversteken.

Het kruispunt Legmeerdijk/Marshallsingel wordt omgevormd van een kruispunt met een verkeersregelininstallatie naar een rotonde, waarbij fietsers en voetgangers voorrang

krijgen op al het verkeer. Dit verbetert de oversteekbaarheid van de Legmeerdijk voor fietsers en voetgangers. De rotonde wordt vergelijkbaar ingericht met de rotonde op de Jane Adamslaan/Legmeerdijk/Snoekbaarsstraat, waardoor de Legmeerdijk een herkenbare inrichting krijgt, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

In de eerste fase van de bouw worden 256 woningen en een IKC gerealiseerd in buurt 1. Aan het einde van deze fase wordt de hoofdontsluiting op de Legmeerdijk (N231) gerealiseerd. Dit betekent dat de eerste fase volledig op de Aalsmeerderweg wordt ontsloten. In het rapport 'Notitie ontsluiting Oosteinderdriehoek fase 1' (zie bijlage 18) heeft Goudappel BV geconcludeerd dat de ontwikkeling van de eerste fase goed inpasbaar is met een enkele aansluiting op de Aalsmeerderweg. Het creëren van deze nieuwe aansluiting heeft geen negatieve impact op de doorgaande verkeersafwikkeling. In de regels van het bestemmingsplan is geborgd dat, voordat omgevingsvergunningen voor de bouw van meer woningen kunnen worden verleend, de hoofdontsluiting in de vorm van een rotonde op de Legmeerdijk moet zijn aangelegd en in gebruik moet zijn genomen.

De omliggende wegen van het plangebied kunnen het verkeer autonoom en met toename van verkeer door Oosteinderdriehoek goed afwikkelen binnen de grenswaarden voor de wegtypes. Voor de wegen Beneluxbaan, Legmeerdijk en Snoekbaarsstraat is een extra analyse gedaan middels een wegenscan, omdat daar de grenswaarden worden overschreden. Uit de aanvullende analyse komt naar voren dat met name de Snoekbaarsstraat een aandachtspunt is qua verkeersveiligheid, zowel autonoom als met planeffect. Dit effect lijkt vooral op te treden door de vertraging op de Legmeerdijk, waardoor verkeer alternatieve routes gaat zoeken. In het kader van studie Zuidlob zal de gemeente een integraal onderzoek doen naar de Legmeerdijk, waar dit effect in meegenomen moet worden. Doel is namelijk niet om dit verkeer goed te faciliteren op de Snoekbaarsstraat, maar te voorkomen dat sluipverkeer hier plaatsvindt. De Legmeerdijk heeft een hogere grenswaarde doordat er een vrijliggend fietspad aanwezig is en valt daarmee binnen de grenswaarde. De Beneluxbaan valt ook buiten de grenswaarde. Daar is echter geen langzaam verkeer in het profiel aanwezig en zijn de oversteken geregeld. De verkeersveiligheid en doorstroming worden daarom bepaald op de omliggende kruispunten.

De ontsluiting van de Oosteinderdriehoek op de Aalsmeerderweg (voorrangskruispunt) heeft een goede verkeersafwikkeling. De rotonde-ontsluiting op de Legmeerdijk/Marshallsingel krijgt een matige verkeersafwikkeling op de zuidwesttak van de rotonde, vanwege de fietsoversteek. De omliggende VRI's op de Legmeerdijk met de Aalsmeerderweg en Beneluxbaan zullen naar waarschijnlijkheid een knelpunt zijn. Tot slot is de Legmeerdijk/Jane Addamslaan in autonome situatie overbelast en neemt dit door de planbijdrage van de Oosteinderdriehoek toe. Ook de kruispuntafwikkeling wordt in het integraal onderzoek van de Zuidlob meegenomen.

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de ambitie uitgesproken om tot 2040 circa 250.000 nieuwe woningen te realiseren en vele hectares nieuwe werkruimte te creëren. Ook Aalsmeer gaat, weliswaar minder snel dan groeigemeenten in de MRA, groeien qua inwoners en arbeidsplaatsen. Dit leidt tot allerlei vragen over de bereikbaarheid van Aalsmeer. Er komen ook nieuwe mobiliteitsontwikkelingen op Aalsmeer en de regio af. Er worden steeds meer elektrische fietsen en auto's verkocht, er zijn experimenten met deelmobiliteit, de logistiek wordt slimmer en digitaal en er wordt steeds meer naar de totale mobiliteit gekeken. Op basis van de verschillende ontwikkelingen heeft de gemeente Aalsmeer op 27 januari 2022 de mobiliteitsagenda vastgesteld. Hierin zijn acties geformuleerd en wordt met name vanuit een regionale blik naar de ontwikkeling van alle modaliteiten gekeken. Bij deze aanpak wordt de rol van de (e-)fiets verstrekt, de lokale bereikbaarheid met openbaar vervoer versterkt, automobilisten worden verleid om spitsdrukke te vermijden en we werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer. Daarnaast is het doel om Aalsmeer veilig en toegankelijk te houden en zetten we in op innovatieve en duurzame bereikbaarheid. Deze aanpak moet er toe

leiden dat we het profiel van de bereikbaarheid van Aalsmeer en haar directe omgeving in 2040 zo beïnvloeden dat de capaciteit van het wegennet lokaal en in de regio grotendeels nog volstaat. Er wordt dus niet ingezet op grootschalige uitbreiding van de infrastructuur in Aalsmeer, maar op versterking van de modaliteiten fiets en Openbaar Vervoer en beïnvloeding van gedrag.

In de Zuidlob onder Amsterdam wordt met de provincie Noord-Holland, vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen, Uithoorn, Ouderkerk aan de Amstel en Aalsmeer samengewerkt aan het verbeteren en optimaliseren van de mobiliteit. In de bereikbaarheidsagenda van de Zuidlob staat dat bij alle ontwikkelingen wordt ingezet op een mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE) en benadering via de STOMP werkwijze. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS (Mobility as a Service, met o.a. deelmobiliteit) en Privé-auto. Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt.

In de Oosteindedriehoek wordt vooral ingezet om het gebruik van de e-fiets te stimuleren, waardoor het makkelijker wordt om de e-fiets te pakken in plaats van de auto, onder meer door het verbeteren van stallingsfaciliteiten bij appartementengebouwen. Het ontwerpen van de openbare ruimte zal zich richten op het stimuleren van beweging. Dat betekent dat voetgangers, fietsers en mogelijk ook deelmobiliteit een meer centrale plek krijgen in het ontwerp. Daarnaast is de focus op het realiseren van enkele snelle maar veilige doorgaande fietsverbindingen, zowel in noord-zuid richting als in oost-west richting.

In de Zuidlob staat het versterken van openbaar vervoer: Amsteltram, HOVASZ, de HOV route op de N231 en mobiliteitshubs hoog in het vaandel. Ook staat in de Zuidlob op de agenda het verstevigen van de OV verbinding Amstelveen Zuid-Schiphol en dat heeft ook een rol voor de Oosteindedriehoek. Dit zal op korte termijn nog niet realistisch zijn, omdat OV in zwaar weer is beland en nu het hoofd boven het water gehouden moet worden. Daarnaast is het wenselijk om buslijn 171 op te waarderen en wordt een haltevoorziening aan de Aalsmeerderweg gerealiseerd, nabij de ontsluiting van het gebied op de Aalsmeerderweg.

Tenslotte staat geagendeerd dat er een integraal onderzoek zal gaan plaatsvinden naar (een visie op) het toekomstig functioneren van de provinciale wegen waar de vier Amstelland-gemeenten op aangehaakt zijn, waaronder de routes als de N231 en de N521.

6.10.2 Parkeren

Het beleid van de gemeente Aalsmeer is erop gericht om in nieuwe woon- en werkgebieden voldoende parkeerplaatsen aan te leggen.

Voor de toepassing van de parkeernormen in het plangebied wordt verwezen naar het, op het moment van vergunningverlening, vastgestelde beleid rondom parkeernormen (conform vastgesteld in de startnotitie). Voor nu betekent dit dat er wordt gekeken naar "Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016". De Nota Parkeernormen is gebaseerd op landelijke richtlijnen en wordt in de gehele gemeente gehanteerd. Door middel van een parkeerbalans wordt aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid in het plangebied.

Voor de geprojecteerde woningbouw in het plangebied gelden op basis van bruto vloeroppervlak de volgende parkeernormen:

Wonen

Type	Eenheid	Parkeernorm
Woning groot >140m ²	Per woning	2,2
Woning middel 100m ² -140m ²	Per woning	1,9
Woning klein < 100m ²	Per woning	1,5
Kamerverhuur	Per kamer	0,8
Aanleunwoning & serviceflat	Per woning	1,2

Tabel 2: parkeernormen woningen

Voor de overige voorzieningen in het gebied wordt verwezen naar het vastgestelde beleid rondom parkeernormen, de Nota Parkeernormen 2016, ook met betrekking tot normering voor fietsparkeerplaatsen. Er wordt gekeken naar het, op het moment van vergunningverlening, vigerende beleid omtrent parkeernormen.

De planontwikkeling richt zich op de toekomst. Dit betekent dat duurzame mobiliteit door initiatiefnemers moet worden meegenomen in de planvorming. Laadpalen worden, daar waar mogelijk, bij woningen op eigen terrein gesitueerd. Het percentage openbare parkeerplaatsen dat wordt voorzien van een publieke oplaadpunt is 2%, waarbij 1 laadpaal is voorzien van 2 aansluitpunten. Ook wordt de mogelijkheid geboden om, indien dit middels een besluit van burgemeesters en wethouders is vastgesteld, deelmobiliteit toe te passen in buurten 2 en 3 van de planontwikkeling. De volgende richtlijnen worden hiervoor meegegeven:

- Eén deelauto staat equivalent voor 5 parkeerplaatsen;
- Van de totale parkeerbalans, kan een maximum van 5 procent worden toegeschreven naar deelmobiliteit.

Een keuze voor deelmobiliteit in het plangebied moet worden onderbouwd en vastgesteld door B&W.

6.11 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het plan blijft, met maximaal 853 woningen en bijbehorende voorzieningen, ruim beneden de drempelwaarde zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. (kolom 2-'gevallen' in de D-lijst). In categorie D11.2 is voor "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject", een drempelwaarde van 100 hectare of meer, of 2.000 of meer woningen opgenomen.

Aangezien de diverse drempelwaarden niet worden overschreden, geldt voor dit plan geen m.e.r.-plicht, maar een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Getoetst moet worden of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: een m.e.r.(-beoordeling) is niet noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.(beoordeling) plaatsvinden.

Toetsing

Op 18 januari 2022 hebben burgemeester en wethouders besloten dat de ontwikkeling van Oosteindedriehoek niet leidt tot significant nadelige gevolgen voor het milieu. Dit besluit was gebaseerd op de aanmeldnotitie van 29 december 2021. Aan deze notitie liggen diverse (milieu)onderzoeken ten grondslag. Nu een aantal onderzoeken is geactualiseerd, is de aanmeldnotitie daarop aangepast. Het eerdergenoemde besluit van 18 januari 2022 is daardoor gebaseerd op een achterhaalde aanmeldnotitie. Op 23 mei 2023 hebben burgemeester en wethouders daarom het besluit ingetrokken en een nieuw besluit (bijlage 21) genomen op basis van de geactualiseerde aanmeldnotitie (bijlage 20). Uit de beoordeling blijkt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden als gevolg van dit plan, waardoor een m.e.r.(beoordeling) niet noodzakelijk is.

Het aspect m.e.r.-beoordeling vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

6.12 Water

Beleid en regelgeving

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

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

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water leidt, samen met de dochterrichtlijn Grondwater tot een verbetering en bescherming van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in de lidstaten. De Kaderrichtlijn voorziet in drie planperiodes. Momenteel is de 2^e planperiode, de uitvoering van de 2^e generatie stroomgebiedsbeheerplannen door alle lidstaten ter hand genomen. In 2022 start de 3^e en laatste planperiode die in 2027 afloopt. De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van riolering, hemelwaterverwerking, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijk beleid. Er worden in 2022 opnieuw voor de 3^e en laatste planperiode, ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Nationaal Waterplan

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

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

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

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke

aspecten van de plannen in verband met implementatie van de kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's. Voorts bevat het besluit bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan, waaronder de gevallen waarin een elektronische aanvraag wordt ingediend.

De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

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

Bestuursakkoord Water

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

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

De doelstellingen van het 'oude' Nationaal Bestuursakkoord blijven van kracht.

Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie

Het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) is een landelijk, gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk. Het versnelt en intensificeert de aanpak van 4 thema's: wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen. Het plan is landelijk gepresenteerd op Prinsjesdag 2017. Het DPRA legt de gemeenten direct op om in 2020 over vastgesteld beleid per gemeente te beschikken over de 4 thema's. In 2050 dienen alle Nederlandse gemeenten "klimaatrobuust" te zijn, d.w.z. alle maatregelen moeten dan zijn uitgevoerd.

Het Deltaplan is het leidende plan voor gemeenten voor het opstellen en uitvoeren van klimaatadaptatieve inrichting. De voornemens van dit plan worden in nauwe afstemming met waterschappen en andere overheden en met particuliere partijen en inwoners, door de gemeenten ten uitvoer gebracht.

Provinciale Watervisie 2016-2021

De Provinciale Watervisie is van kracht sinds 23 december 2015 en geldt tot 2021. Het plan geeft duidelijkheid over de strategische waterdoelen tot 2040 en de acties tot 2021. De volgende doelen worden nagestreefd:

- waarborgen van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's;
- zorgen voor schoon en voldoende drinkwater;
- kader stellen voor regionale waterkeringen;
- beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit;
- waterrobuust inrichten bevorderen;
- bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater;
- Zorgen voor schoon en voldoende grondwater.

Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid,

economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wro.

Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027

Op 31 januari 2022 het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 vastgesteld door Provinciale Staten. Met dit programma wordt invulling gegeven aan het waterbeleid in Omgevingsvisie NH 2050 voor zover het uitvoering van Europese richtlijnen over water betreft. Een goede waterkwaliteit, duurzaam voorraadbeheer en bescherming tegen overstroming zijn de centrale elementen van het programma. Voor de deelprogramma's oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico's is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket aan maatregelen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden.

Hoogheemraadschap Rijnland

Waterbeheerplan 6 2022-2028

De verwachte toename van neerslag en droogte, bodemdaling, verzilting zeespiegelrijzing en de verdergaande verstedelijking, leggen een steeds grotere druk op het watersysteem. De hoofdambitie is schoon water en droge voeten.

Dit wordt bereikt door:

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

Keur 2020

Op grond van de Waterwet is Rijnland als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Sinds 1 juli 2020 heeft het Hoogheemraadschap een nieuwe Keur. In de keur staan regels ter bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken (zoals stuwen en gemalen). Zo is in de keur geregeld welke handelingen en activiteiten in en nabij watergangen, waterkeringen en waterbergingsgebieden niet zijn toegestaan zonder vergunning. In de keur staat voorts vermeld dat vanaf een toename van verhard oppervlak van 500 m² of meer compensatie moet worden toegepast. Bij een toename in verharding van 5.000 m² of meer geldt een vergunningplicht. In principe moet voor elke nieuw aangelegde verharding compenserend oppervlaktewater worden gegraven. Dit moet minimaal 15% van de toename aan verharding zijn. Tevens hanteert Rijnland het dempingenbeleid: water dat wordt gedempt moet volledig worden teruggebracht binnen het poldersysteem of bij een boezemsysteem binnen een straal van 5 km vanaf de demping.

Gemeentelijk rioleringsplan Aalsmeer (GRP) 2021- 2026

Het Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021-2026 (GRP) is begin 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Het borgt het beheer en onderhoud van het bestaande rioleringsstelsel en gaat in op de zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater, zowel voor bestaande bouw, als ook voor nieuwe ontwikkelingen. Ook beschrijft het de ambities hoe we in de toekomst klimaatbestendig, duurzaam en zorgzaam met de afvoer van afvalwater, het vasthouden, bergen en afvoeren van hemelwater en het reguleren van het grondwater omgaan. Tevens is het GRP de basis voor de hoogte van de jaarlijkse rioolheffing.

Het rioleringsbeheer voor de periode 2021-2026 sluit direct aan op de eisen die gesteld zijn in het Actieplan Klimaatadaptatie. Beheer, onderhoud en nieuw aanleg van riolering en drainage moeten bijdragen aan de eisen uit het Actieplan Klimaatadaptatie.

Achtergronden en nadere technische zijn eisen terug te vinden in het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026.

Inspelen op herontwikkeling en nieuwbouw

In Aalsmeer vinden in de komende periode ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Bij herontwikkeling en nieuwbouw bouwen we zoveel mogelijk klimaatadaptief, energieneutraal en aardgasvrij. Tegelijkertijd brengen we vroegtijdig in beeld wat uitbreiding betekent voor ons stedelijk watersysteem en de bestaande structuur van het riool. We streven naar meer waterveiligheid door het versterken van de sponsfunctie van (nieuw én oud) stedelijk gebied en optimale grondwaterniveaus.

De ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op de bestaande afvoerstructuur. Kosten voor extra maatregelen aan het bestaande stelsel als gevolg van belasting door stedelijke ontwikkelingen komen in principe voor rekening van ontwikkelaars. De gemeente stelt wanneer nodig een afvoerstructuur op. Hierin houden wij rekening met toekomstige ontwikkelingen, maar ook met het verwachte vervangingsregime en ontwikkelingen op het gebied van afvalwatertransport. Het afvoerstructuurplan kan gebruikt worden als onderlegger om ontwikkelaars op de hoogte te brengen van de gevolgen van uitbreidingen en daar gezamenlijk het gesprek over aan te gaan.

Grondwaterbeheer

Grondwaterbeheer is een wettelijk verplichte taak voor gemeenten en is in Aalsmeer primair functiegericht grondwaterbeheer: het richt zich op de afstemming van het stedelijk grondwater op de grondgebruiksfuncties in de gemeente voor zover dit technisch mogelijk is en voor zover het andere doelen niet schaadt. Grondwaterbeheer is een complexe opgave, waarvoor de gemeente een separaat Grondwaterzorgplan Aalsmeer 2020-2025 heeft opgesteld, als bijlage bij het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026. In dit grondwaterzorgplan staan de eisen beschreven die de gebruiksfuncties stellen aan het stedelijk grondwater; en hoe deze eisen invulling gegeven kan worden. Onder meer is beschreven welke maximale en minimale grondwaterstanden voor gebruiksfuncties gelden.

Relevantie plangebied

Voor de ontwikkeling van het plangebied is in overleg met Rijnland een waterhuishoudkundig plan opgesteld (zie bijlage 22). De wateropgave voor het plangebied is weergegeven in onderstaande tabel.

Type oppervlak	Oppervlak [m ²]	Factor	Oppervlak [m ²]
Huidig water	8.610	1 *	8.610
Huidige verharding	71.058	-0,15 **	- 10.659
Nieuwe verharding	57.117	0,15	8.568
Uitgeefbaar woonterrein	85.971 ***	0,15	12.896
Totaal			19.415

* Bestaand water dient 1 op 1 terug te komen.

** De wateropgave gaat over de toename van verhard oppervlak, dus de benodigde berging voor het huidig verhard oppervlak mag in mindering gebracht worden.

*** Bij het uitgeefbaar terrein mag er vanuit gegaan worden dat 70 % verhard wordt: $70 \% \times 122.815 \text{ m}^2 = 85.971 \text{ m}^2$

Tabel 3: Wateropgave plangebied

Als compensatie voor de ontwikkeling in het gebied moet dus 19.415 m² aan watergang worden aangelegd. In het plan wordt 22.426 m² water voorzien, zodat wordt voldaan aan de opgave.

Grondwater

De ontwikkeling van van het plan mag geen negatieve effecten hebben op de kwaliteit van het grondwater en het grondwaterstandsgedrag:

- fundamenteën van gebouwen, woningen en wooncomplexen moeten waterdicht zijn gebouwd, zodat grondwaterproblemen in woningen niet voorkomen;
- Alleen hemelwater mag in de grond infiltreren.

Waterkwaliteit

- Bomen langs watergangen zijn in beginsel ongewenst in verband met bladval in de watergang en de nutriënten die daarbij vrijkomen. Voor de waterkwaliteit geldt vanwege de KRW-wetgeving een gezamenlijke verplichting deze te verbeteren. Door de herontwikkeling van het gebied mag geen achteruitgang optreden.
- Hemelwater wordt waar mogelijk eerst vastgehouden in het gebied, voordat het wordt afgevoerd. Hierbij kan worden gedacht aan infiltratiekratten in de ondergrond. Het hangt van het type gebouw af of het hemelwater zonder voorbehandeling mag worden geloosd op het oppervlaktewater.

Klimaatadaptatie

In maart 2021 is door de gemeente de Agenda en Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026 vastgesteld. Het actieplan geeft invulling aan de thema's die zijn benoemd in het Deltaplan Klimaatadaptatie en sluiten op hoofdlijnen aan op de normen die zijn opgesteld door de metropoolregio Amsterdam (MRA). In de gemeentelijke agenda en het actieplan worden naast beleid en maatregelen in de bestaande buitenruimte ook kaders en randvoorwaarden gegeven voor nieuwe ontwikkelingen.

De thema's waar het stedelijk gebied van Aalsmeer aan moet voldoen zijn:

- wateroverlast: inrichting voor verwerking van extreme buien en bestrijding van extreme grondwaterstanden;
- hitte: beperking van de impact;
- droogte: vergroten sponswerking;
- waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbeperking.

In onderstaand overzicht is op hoofdlijnen per thema aangegeven waar bij de planontwikkeling rekening mee moet worden gehouden. Verdere achtergrond en eisen zijn terug te vinden in de Agenda en Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer.

Wateroverlast: inrichting voor extreme buien;

Ambitie:

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 (invulling van de drietrapsstrategie Vasthouden-Bergen-Afvoeren)

Nieuwbouw:

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 van de impact

Ambitie:

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 gezondheidssimpact op kwetsbare groepen wordt verkleind; de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies worden hittebestendiger ingericht.

Nieuwbouw:

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: vergroten sponswerking

Ambitie:

Droogte leidt niet tot onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur.

Nieuwbouw:

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.

Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbeperking

Ambitie:

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.

Nieuwbouw:

Inpassing van waterkeringen en gevolgbeperking van overstromingen zijn onderdeel van het ontwerpproces van de gebouwen en nieuwe inrichting.

De gemeente heeft ervoor gekozen om de uitwerking van klimaatadaptieve eisen met de programmering van reconstructies en herinrichtingen en de SO projecten mee te nemen ("meekoppelkansen benutten").

Het aspect water staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.