Bestemmingsplan

Hornweg tussen 293 en 309

Understanding today.
Improving tomorrow.

Bestemmingsplan

Hornweg tussen 293 en 309

Projectnummer 0485059.100
Revisie 00
Datum 3 oktober 2024

Auteur(s)

Opdrachtgever

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
	vastgesteld		

anteagroup

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding en doel	5
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3	Vigerende plannen	6
1.4	Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2	**Planbeschrijving**	**9**
2.1	Huidige situatie	9
2.2	Voorgenomen initiatief	10
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**13**
3.1	Inleiding	13
3.2	Rijksbeleid	13
3.3	Provinciaal beleid	16
3.4	Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4	**Omgevingsaspecten**	**23**
4.1	Inleiding	23
4.2	Verkeer en parkeren	23
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	24
4.4	Bedrijven en milieuzonering	26
4.5	Water	27
4.6	Bodem	29
4.7	Stikstof	30
4.8	Externe veiligheid	31
4.9	Geluid	32
4.10	Ecologie	34
4.11	Luchtkwaliteit	36
4.12	Vormvrije m.e.r. beoordeling	38
Hoofdstuk 5	**Uitvoerbaarheid**	**41**
5.1	Inleiding	41
5.2	Actuele regionale behoefte	41
5.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
5.4	Economische uitvoerbaarheid	42
Hoofdstuk 6	**Juridische toelichting**	**43**
6.1	Inleiding	43
6.2	Voorgeschreven standaarden	43
6.3	Systematiek van de planregels	43
6.4	Artikelgewijze toelichting	44

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

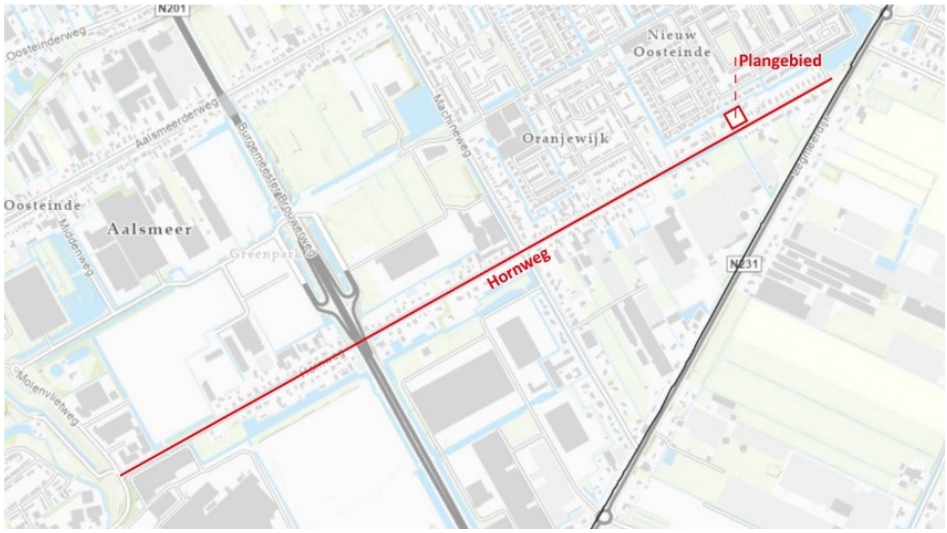
BNVB Projects is voornemens om op een braakliggend perceel aan de Hornweg in Aalsmeer drie vrijstaande woningen met in totaal 9 parkeerplaatsen te realiseren. Het perceel bevindt zich tussen Hornweg 293 en 309 in en bestaat uit kavel 6423 en 8784. De richtlijnen voor de herontwikkeling zijn vastgesteld in het lintenbeleid van de gemeente Aalsmeer.



Figuur 1. Braakliggend plangebied

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Hornweg in gemeente Aalsmeer is een lange straat die begint bij de Zwarte weg en eindigt bij de Palingstraat (figuur 2). Het plangebied ligt aan de westzijde van de straat. Op figuur 2 is te zien waar het plangebied zich precies bevindt aan de Hornweg.



Figuur 2. Hornweg en plangebied

Het oppervlakte van het totale plangebied bedraagt ca. 2.660 m2. In de huidige situatie wordt het perceel niet gebruikt en heeft daarbij ook geen adresaanduiding.



Figuur 3. Plangebied

Aan de noordzijde van de Hornweg bevinden zich woningen en aan de zuidelijke kant van de weg bevinden zich vooral agrarische bedrijven met bedrijfswoningen. Veel van deze bedrijven zijn ook bereikbaar vanaf de Legmeerdijk (N231).

1.3 Vigerende plannen

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan 'Nieuw Oosteinde' , dat op 13 juni 2013 is vastgesteld (figuur 4). Op de gronden in het plangebied zijn de volgende bestemmingen en aanduidingen van kracht:

- Enkel bestemming 'Agrarisch - Tuinbouw' met daarbinnen ruimte voor agrarische bedrijfsuitoefening door middel van open teelt en glastuinbouw.

Het plangebied heeft de enkelbestemming 'Agrarisch'. Binnen deze bestemming geldt een bouwvlak met een maximum bouwhoogte van 8m en een maximum goothoogte van 5m. Het bouwvlak heeft een oppervlakte van ca. 1.035 m2.



Figuur 4. Vigerende bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het plan voor de bouw van 3 woningen is niet mogelijk binnen het huidige bestemmingsplan. De bestaande bouw en gebruiksmogelijkheden worden met dit nieuwe bestemmingsplan herzien.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie en het voorgenomen initiatief van het plan doorgenomen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de juridische vertaling van de visie van het bestemmingsplan doorgenomen. In hoofdstuk 4 komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Hoofdstuk 5 tot en met 7 geven de achtergronden, motivatie en toelichting op de gemaakte keuzen weer die hebben geleid tot de planopzet. In hoofdstuk 5 wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. Vervolgens worden in hoofdstuk 6 de beleidskaders doorgenomen. De omgevingsaspecten komen aan bod in het laatste hoofdstuk.



Figuur 5. Vooraanzicht plangebied vanaf de Hornweg

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Geschiedenis

De plek Oosteinde waar de Hornweg zich bevindt is een buurtschap in de gemeente Aalsmeer. Oosteinde ligt ten oosten van het dorp Aalsmeer. Het oudste gedeelte van Oosteinde vormt een lintbebouwing. Noordelijk van de lintbebouwing ligt de Haarlemmermeer en zuidelijk het voormalige Oosteinderpoel. De Oosteinderpoelpolder werd in 1886 drooggelegd, hierdoor kreeg de buurt een veel landelijker karakter. Het gebied bevindt zich tussen de Legmeerdijk en de Ringvaart rond de Haarlemmermeerpolder. Tussen deze twee gebieden werden gelijk de Aalsmeerderweg, de Hornweg, de Machineweg en de Kerkweg ingericht.

Van oorsprong hadden deze linten een agrarisch karakter. De agrarische bedrijfswoningen stonden dan in het lint en de agrarische bedrijfsbebouwing daarachter. Het buitengebied Aalsmeer is van oorsprong veelal een glastuinbouwgebied. Het ruimtegebruik van dit gebied is intensiever geworden en kent daardoor ook een grotere bebouwingsdichtheid.

De bebouwingslinten hadden bij ontstaan een hoge landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit. Er zijn echter ontwikkelingen die dit beeld bedreigen. Er zijn door verschillende trends en ontwikkelingen veel glastuinbedrijven verdwenen en de agrarische bedrijfswoningen worden steeds vaker gebruikt als burgerwoningen. Ook zijn er bedrijven gekomen in de bebouwingslinten en dat zorgt ervoor dat de lintbebouwing wordt onderbroken.

Plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Hornweg tussen nummer 293 en 309. De Hornweg is een straat met lintbebouwing. Specifieke kernmerken van deze lintbebouwing zijn:

- weg met een groene uitstraling;
- diversiteit in bebouwingsdichtheden;
- diversiteit in architectuur; en
- vrijstaande kleinschalige woonbebouwing evenwijdig aan de (weg) ontginningsas.

Ten westen van het plangebied loopt de provinciale weg N201 en ten oosten / zuiden ligt de N231, zoals te zien is in figuur 6. Nieuwbouwproject Nieuw Oosteinde ligt ten noorden van het plangebied. Het centrum van Aalsmeer ligt op vrij grote afstand ten westen van het plangebied.

Het plangebied bevindt zich in Oosteinde (buurtschap van de gemeente Aalsmeer). Toegang tot de Hornweg is mogelijk via de Machineweg, gelegen in het midden van de Hornweg, of via de Zwarteweg en Middenweg, aan het begin van de Hornweg in het westen. Daarnaast is er nog de mogelijkheid om via de Palingstraat aan het einde van de Hornweg in het oosten de straat te betreden. Ook is de straat lopend te bereiken via het looppad vanaf de Legmeerdijk.



Figuur 6. Omgeving plangebied



Figuur 7. Huidige situatie Hornweg

2.2 Voorgenomen initiatief

Voorgenomen initiatief

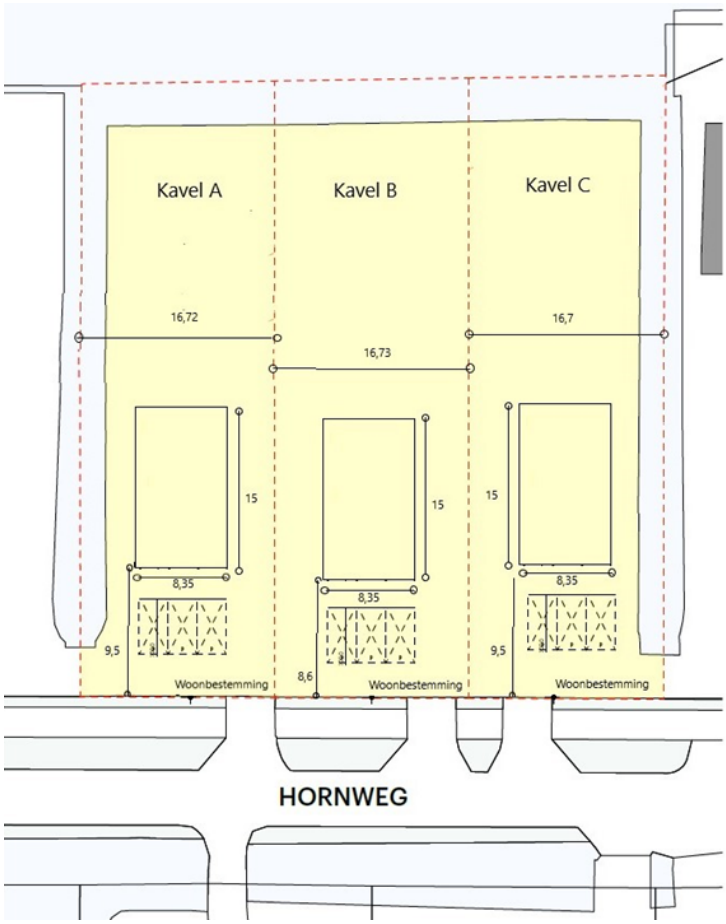
Het perceel tussen Hornweg 293 en 309 wordt ontwikkeld met drie vrijstaande woningen. Deze woningen krijgen ieder een eigen kavel. Kavel A, B en C zijn vrijwel identieke kavels. In figuur 8 is de verbeelding van het kavelpaspoort te zien. De kavels zijn nagenoeg van dezelfde grootte en bieden voor elke woning identieke bouwvlakken en bouwmogelijkheden

conform gelijke afmetingen. BNVB Projects heeft reeds een principeverzoek ingediend voor het plan. Uit reactie van de gemeente blijkt dat er tegen de realisatie van de drie woningen geen bezwaren zijn, mits wordt voldaan aan de onderstaande eisen (Reactie principeverzoek Hornweg, email gemeente Amstelveen d.d. 11 januari 2023). Het plan voldoet aan deze eisen.

Stedenbouwkundige eisen

De inrichting van de kavels en bebouwing wordt vormgegeven aan de hand van het gemeentelijk lintenbeleid (2e herziening). Dit betekent dat de volgende eisen van toepassing zijn. Deze specifieke eisen zijn gesteld om de Hornweg zijn huidige identiteit te versterken.

- Goothoogte maximaal 4,5 meter (gootlijn mag voor maximaal 30% per dakvlak worden doorsneden);
- De woningen dienen te worden gerealiseerd met een zadeldak dan wel een mansardekap haaks op de Hornweg;
- De breedte van de woning mag niet meer bedragen dan 50% van de breedte van de kavel (exclusief vergunningsvrij);
- De diepte van de woning mag niet meer bedragen van 15 meter (exclusief vergunningsvrij);
- Geen twee identieke woningen naast elkaar, verschillen in architectonische vormgeving;
- Bijgebouwen zijn uitsluitend toegestaan voor zover vergunningsvrij;
- Tenminste 2 parkeerplaatsen op eigen terrein; en
- Minimale breedte van de kavel van 25 meter voor vrijstaande woningen, tenzij de kavel onderdeel uitmaakt van een reeks van kavels (A,B en C) met een smallere kavelbreedte. In de directe omgeving van de projectlocatie komen meerdere kleine kavels voor die een vergelijkbare breedte hebben als de geprojecteerde kavels in het projectgebied. Derhalve kan van deze eis worden afgeweken en kunnen er drie in plaats van twee woningen worden gerealiseerd (bron: reactie principeverzoek gemeente Amstelveen, d.d. 11 januari 2023).



Figuur 8. Verbeelding kavelpaspoort

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat een samenvatting van de ruimtelijke beleidskaders die van toepassing zijn voor het plangebied. Iedere paragraaf besluit met een conclusie waarin de betekenis van het beleid voor het project en plangebied is opgenomen.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld; deze is op 15 september 2020 bekend gemaakt. In de NOVI zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) wordt door deze nieuwe omgevingsvisie vervangen. De NOVI is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Het is de eerste integrale nationale beleidsvisie conform de Omgevingswet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de NOVI vastgesteld onder de Wet ruimtelijke ordening als structuurvisie. De inrichting van de NOVI sluit aan op de voorwaarden die op basis van de Omgevingswet aan de visie worden gesteld. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de Omgevingswet bedoeld. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

De visie
De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip.

Uitvoeringsagenda
In de uitvoeringsagenda staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen opgenomen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. In de uitvoeringsagenda worden de opgaven centraal gesteld aan de hand van vier prioriteiten. De Uitvoeringsagenda beschrijft de volgende vier prioriteiten:

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

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, beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal zonder meer samen en ze zijn soms onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

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

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De structuurvisie infrastructuur en ruimte is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit besluit omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmings-en inpassingsplannen. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordening, inpassingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het besluit kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit. Gemeente Aalsmeer ligt binnen de regio Noordwest-Nederland. Voor deze regio gelden onder meer de volgende opgaven van nationaal belang:

- Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergie netwerk (380 kV);
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de Amvb Ruimte. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

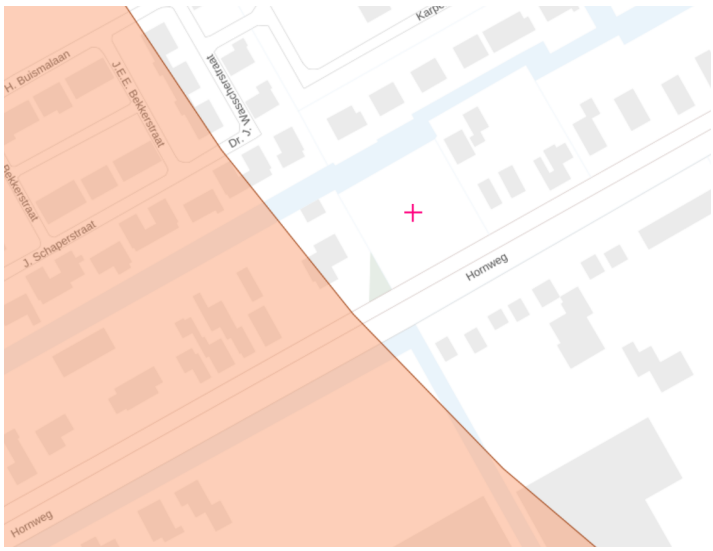
1. Rijksvaarwegen;
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden.

3.2.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Vanaf 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) van kracht, welke nadien enkele malen is gewijzigd. Dit besluit wijst rond het luchthavengebied een beperkingengebied aan. Binnen dat gebied gelden regels voor beperkingen van bestemming en gebruik van grond. Het gaat om beperkingen voor bebouwing, hoogte en het realiseren

van vogelaantrekkende bestemmingen, vogelaantrekkend gebruik, windturbines en lasers.

Het voorliggend plangebied ligt net buiten het beperkingsgebied van de LIB (figuur 9). Dit betekent dat nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen niet getoetst hoeven te worden met betrekking tot de LIB.



Figuur 9. LIB 5 zone

3.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro) (2017)

De ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (bro). De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuw stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet een beschrijving bevatten 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 voorzien.

De beoogde ontwikkeling voorziet in een toename van drie woningen. Voor de ladder is een toetsing nodig vanaf 11 woningen of toevoeging van 500 m2 bvo aan een ander stedelijke functie. De ontwikkeling op de Hornweg is dus niet ladderplichtig.

3.2.5 Conclusie

De bouw van 3 woningen aan de Hornweg past binnen de Nationale Omgevingsvisie en het Barro. Het plan sluit met name aan bij de tweede en derde prioriteit 'duurzaam economisch groeipotentieel' en 'sterke en gezonde steden en regio's'. De NOVI heeft echter een dusdanig abstractieniveau dat er geen directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's op voorliggend plan van toepassing zijn. De NOVI dient op regionaal niveau uitgewerkt te worden zodat een gebiedsgerichte aanpak en maatwerk mogelijk is. Deze uitwerking heeft nog niet plaatsgevonden en is bovendien op een schaalniveau die het onderhavig besluitgebied overstijgt

Het bestemmingsplan is niet in strijd met nationale belangen. Het plan is geen nieuwe stedelijke ontwikkeling en er is voldoende regionale vraag naar het beoogde woonprogramma.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH 2050 (2018)

De Omgevingsvisie Noord Holland 2050 is vastgesteld op 19 november 2018. De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid, is het centrale uitgangpunt van de Omgevingsvisie Noord Holland 2050. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving.

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

De woningbehoefte wordt vooral in en aansluitend op het bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met kwalitatieve behoeftes en trends. Wonen en werken worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd. De vraag naar woningen houdt aan, evenals de vraag naar ruimte voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropoolregio Amsterdam sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op de stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moet worden ingezet op besparing van energie, en klimaat adaptieve ruimtelijke inrichtingen bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samengaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij houdt de provincie oog voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. De provincie houdt ook een vinger aan de pols voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag. Regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen moeten bij de vraag blijven aansluiten.

Uitgangspunt is-en daarop zal het verkeers- en vervoersnetwerk worden geoptimaliseerd dat men zich effectief, veilig en efficiënt kan verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. Daarbij heeft men zoveel mogelijk keuzevrijheid in het bepalen van zijn of haar vervoerswijze.

De provincie streeft naar compacte en goed bereikbare steden en dorpen met daartussen groene ruimte. Met als doel een beter leefklimaat. Dit sluit aan bij de hoofdambitie van de Omgevingsvisie: balans tussen economische groei en leefbaarheid. De provincie wil knooppuntontwikkeling stimuleren. Met als doel korte reistijden, groen en voorzieningen

dichtbij, snellere routes naar stations, minder uitstoot en behoud van waardevolle natuurlandschappen. Het programma sluit aan op het generieke ontwikkel principe waarbij nieuwe ruimtelijke economische ontwikkelingen zoveel mogelijk worden gesitueerd nabij knooppunten en hoogwaardig OV. Verder geeft het programma invulling aan de principes die gelden voor de bewegingen Metropool in ontwikkeling en sterke kernen, sterke regio's.

3.3.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (vastgesteld 22 oktober 2020)

Het beleid voor de fysieke leefomgeving zoals opgenomen in de omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is vertaald in regels die in de omgevingsverordening Noord-Holland 2020 zijn vastgelegd. De omgevingsverordening Noord-Holland 2020 stelt algemene regels aan bestemmingsplannen met als doel het veiligstellen van de provinciale belangen. De volgende regels gelden in het plangebied:

- Soortenbescherming en houtopstanden / herbeplanting
- Verbod geitenhouderij en windturbines
- Beschrijving hoe klimaatadaptatie in de ontwikkeling is verwerkt

Het plan is een kleinschalige ontwikkeling die niet tot significante aantasting tot gevolg heeft van de kernkwaliteiten van het gebied. Het is daarmee niet in strijd met de omgevingsverordening Noord-Holland.

3.3.3 Conclusie

Aalsmeer is onderdeel van de metropoolregio Amsterdam. De locatie ligt binnen bestaand stedelijk gebied en binnen de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer. De locatie van de ontwikkeling geeft daarmee invulling aan het provinciale beleid om zoveel mogelijk woningen en voorzieningen binnenstedelijk en binnen de invloedssfeer van hoogwaardig OV te realiseren.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

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

Ingevolge de gebiedsvisie dient het ruimtelijke beleid van de gemeente gericht te zijn op een duurzame en kwalitatief sterke ontwikkeling van economie, wonen en recreatie met als voorwaarde het behoud van de leefbaarheid, het dorpse karakter, de bereikbaarheid en het op peil brengen en houden van voorzieningen. De aandacht dient verlegd te worden van uitbreiding naar verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Functies of ontwikkelingen die dit frustreren moeten worden tegengegaan.

Uit de gebiedsvisie 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.

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.

3.4.2 Nota Parkeernomen 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.

De parkeernormen zijn toegepast op voorliggend plan. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.2.

3.4.3 Woonvisie 2011 – 2020

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

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

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

3.4.4 Het Lintenbeleid

Het doel van de op 22 december 2011 vastgestelde beleidsnota "Ruimtelijke beoordeling bouwen in de Linten van Aalsmeer" is om te komen tot een helder toetsingskader voor het beoordelen van ontwikkelen in woonlinten. Inzet van het beleid is om bestaande lintenstructuur te behouden en te versterken. De linten van Aalsmeer hebben van oorsprong een hoge landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit. De Hornweg is een planmatig aangelegde lint. Dit zijn linten die zijn aangelegd na de droogmaking van een polder. Het grote verschil met de historische linten is dat de wegen van de planmatig aangelegde linten kaarsrecht zijn.

Op 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad het Lintenbeleid 1e herziening vastgesteld. In dit beleidsdocument zijn de linten van Aalsmeer beschreven en is aangegeven onder welke ruimtelijke randvoorwaarden het toevoegen van een woning is toegestaan. Bovendien zijn stedenbouwkundige - en architectonische uitgangspunten opgenomen waaraan het bouwen van een woning in de linten van Aalsmeer moet voldoen.

Op 18 juni 2020 is het Lintenbeleid tweede herziening vastgesteld. Behoefte was aan het aanscherpen en actualiseren van dit beleid op onderdelen. Dit heeft onder andere te maken met de gewijzigde wetgeving ten aanzien van vergunningvrij bouwen en ervaringen uit de praktijk. De gewijzigde inzichten van het Lintenbeleid tweede herziening zijn, voor zover relevant voor dit bestemmingsplan, overgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

De Hornweg is aangelegd na de droogmaking van de Oosteinderpoel. Deze weg wordt gekenmerkt door overwegend vrijstaande kleinschalige woonbebouwing, één bouwlaag met kap. Het is een van de weinig linten in Aalsmeer waar, door de aanwezigheid van laanbeplanting, de weg een groene (lommerrijke) uitstraling heeft. De bomen dragen bij aan de belevingswaarde van deze weg. Achter de lintbebouwing bevinden zich Green Park Aalsmeer (bedrijventerrein) en het nieuwbouw project nieuw oosteinde. De nieuwe N201 maakt ook een doorsnijding over de Hornweg met een viaduct. Door al deze nieuwe ontwikkelingen heeft dit gebied z'n oorspronkelijke agrarische functie verloren. Een van de weinige boerderijen (Hornweg 261) is enkele jaren geleden aangewezen als gemeentelijk monument.

De Hornweg maakt de laatste jaren een belangrijke verandering door. Met name werd de achter de Hornweg gelegen woonbebouwing gekenmerkt door het gebruik van de gronden voor agrarische doeleinden. Door de komst van Green Park Aalsmeer en de bouw van Nieuw-Oosteinde onderging dit gebied een ware gedaante verandering. Bij dergelijke grootschalige ontwikkelingen is het handhaven dan wel versterken van de lintbebouwing van wezenlijk belang voor het behouden van de identiteit van de Hornweg zelf.

Specifieke kenmerken Hornweg:

- Weg met een belangrijke verkeersfunctie voor het lokale verkeer;
- Weg met een groene uitstraling door de laanbeplanting;
- Diversiteit in architectuur;
- Woningen evenwijdig aan de (weg) ontginningsas;
- Weg met verschillende identiteiten (door Green Park Aalsmeer, langs Nieuw Oosteinde, verlegde N201);
- Oorspronkelijke bebouwing veelal kleinschalig en karakteristiek, schaalvergroting bij nieuwe woningen.

Tegen de realisatie van de drie woningen bestaan geen stedenbouwkundige bezwaren mits wordt voldaan aan de navolgende eisen uit het lintenbeleid 2^{e} herziening:

- Goothoogte maximaal 4,5 meter (gootlijn mag voor maximaal 30% per dakvlak worden doorsneden);
- De woningen dienen te worden gerealiseerd met een zadeldak dan wel een mansadekap haaks op de Hornweg;
- De breedte van de woning mag niet meer bedragen dan 50% van de breedte van de kavel (exclusief vergunningsvrij);
- De diepte van de woning mag niet meer bedragen van 15 meter (exclusief vergunningsvrij);
- Geen twee identieke woningen naast elkaar, verschillen in architectonische vormgeving;
- Bijgebouwen zijn uitsluitend toegestaan voor zover vergunningsvrij;
- Tenminste 2 parkeerplaatsen op eigen terrein; en
- Minimale breedte kavel van 25 meter voor vrijstaande woningen, tenzij de kavel onderdeel uitmaakt van een reeks van kavels (A,B en C) met een smallere kavelbreedte.

3.4.5 Groenvisie

Op 2 oktober 2014 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer de Groenvisie 'Groen en blauw voor jou' 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.

De Aalsmeerse leefkwaliteit wordt verstrekt door waardevol groen te behouden en de functionaliteit van het groen te versterken. Dit leidt ertoe dat Aalsmeer door bewoners en bezoekers als een waterrijke en groene, bloemrijke gemeente wordt ervaren. Om deze functionaliteit te versterken staan twee doelen centraal:

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

In het Lintenbeleid staat dat de bebouwingslinten groene en recreatieve zones moet versterken. Deze wordt gekenmerkt door smalle kavels, een sloot langs het lint met overwegend groene (niet verharde) erven met bescheiden beschoeiing en een eenvoudige brug bij elke kavel.

3.4.6 Conclusie

Het plan past op alle onderdelen binnen het gemeentelijk beleid.

De ontwikkeling is in overeenstemming met de Woonvisie en Gebiedsvisie Aalsmeer. Het plan voorziet in de bouw van 3 woningen. De beoogde ontwikkeling kent geen bezwaren, mits wordt voldaan aan de gestelde eisen van het lintenbeleid. Het plan voldoet aan deze eisen. De ontwikkeling zorgt voor toevoeging van vrijstaande kleinschalige variërende woningbouw. Dit is één van de kenmerken van de Hornweg. De ontwikkeling zorgt voor een versterking van de identiteit van de Hornweg zelf. Hiermee is het plan passend binnen de kaders van de Groenvisie en het Lintenbeleid van Aalsmeer.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling van het perceel op de Hornweg is het belangrijk dat tijdens de bouwfase en in de nieuwe situatie sprake is van een goede omgevingssituatie. Deze omgevingstoets gaat in op de verschillende relevante milieuaspecten en op andere omgevingsaspecten, zoals archeologie en cultuurhistorie.

4.2 Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat de bestaande behoefte aan parkeerplaatsen verandert. In het kader van een goede ruimtelijke ontwikkeling is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen in de verkeerseffecten, waaronder de afwikkeling in en rondom het plangebied. In deze paragraaf wordt ingegaan op de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte.

Bij de ontwikkeling van de drie vrijstaande woningen op de Hornweg worden voor iedere woning 3 parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein (zie Lintenbeleid 2^{e} herziening). Dit houdt in dat er in totaal 9 parkeerplaatsen op het perceel worden gerealiseerd.

Onderzoek

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de kerncijfers van het CROW. Er is hierbij uitgegaan van een 'matig stedelijk gebied' in de 'rest van de bebouwde kom'. Deze voorwaarden hebben invloed op de mate van verkeersgeneratie. De parkeerbehoefte wordt ook getoetst aan de parkeernorm van Aalsmeer.

<u>Huidige situatie</u>

In de huidige situatie is er voor het braakliggende perceel geen verkeersgeneratie en parkeerbehoefte.

<u>Toekomstige situatie parkeerbehoefte</u>

In de toekomstige situatie komen er drie vrijstaande woningen met ieder een bouwvlak (bebouwbaar oppervlak) van ca. 125 m2. Voor de toekomstige situatie worden de normen van de gemeente Aalsmeer aangehouden.

Functie	Categorie	Aantal	Norm per woning (groot > 140m2)	Totaal
Wonen	Vrijstaand/ groot	3	2,2	6,6

Op basis van de gestelde uitgangspunten van de parkeernota van de gemeente Aalsmeer bedraagt de huidige parkeernorm 2,2 per woning (> 140 m2). Dit houdt in dat er per

vrijstaande woning 2,2 parkeerplekken moeten worden gerealiseerd. In totaal zijn dat 6,6 parkeerplekken voor drie vrijstaande woningen van > 140 m2.

De huidige parkeerbehoefte bedraagt op dit moment nog 0 voor het perceel. Voor de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling geldt dat deze 6,6 parkeerplaatsen bedraagt. De ontwikkeling resulteert in 9 parkeerplaatsen op eigen erf. Dit is 2,4 meer dan de benodigde hoeveelheid volgens de nota van de gemeente Aalsmeer. Hier is voor gekozen omdat er in het omliggend gebied geen parkeermogelijkheden zijn voor bijvoorbeeld bezoekers. Het plan voorziet daarmee in ruim voldoende parkeerplaatsen incl. bezoek.

Toekomstige situatie verkeersgeneratie

Voor de nieuwe situatie wordt weer uitgegaan van de drie vrijstaande woningen.

Functie	Categorie	Aantal	Min. mvt/etm week	Max. mvt/etm week
Wonen	Vrijstaand	3	23,4	25,8

Op basis van de gestelde uitgangspunten bedraagt de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie minimaal 23 voertuigen per weekdag en maximaal 26. Om de verkeersgeneratie per werkdag te berekenen, moet de verkeersgeneratie met factor 1,33 worden vermenigvuldigd (conform CROW). De totale verkeersgeneratie per werkdag bedraagt minimaal 26 en maximaal 29 motorvoertuigbewegingen.

Conclusie

Voor de verkeersgeneratie geldt dat de huidige verkeersgeneratie 0 motorvoertuigbewegingen per weekdag bedraagt. Op basis van CROW-publicatie 381 is berekend dat de toekomstige verkeersgeneratie maximaal 26 motorvoertuigbewegingen per weekdag bedraagt. Dit is een dusdanig lage verkeersgeneratie dat de effecten op de omgeving nauwelijks merkbaar zullen zijn en dat het niet aannemelijk is dat de toename van het verkeer tot hinder zal leiden. Het plan voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen. Verkeer en parkeren vormen hiermee geen belemmering voor het beoogde plan.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Toetsingskader

De erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is een primair gemeentelijke opgave.

In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologische (voor)onderzoek belangrijk. De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de verstoring van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologievriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

Beleidsnota Archeologie Aalsmeer 2016

In de Nota Archeologie Aalsmeer 2016 staat dat de gemeente 5 verschillende categorieën hanteert voor archeologie. Hieronder zijn de categorieën weergegeven in een tabel.

Categorie	Regime
Eerste	Bij alle grondroerende werkzaamheden
Tweede	Bij plannen van 50 m2 en groter en grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 cm beneden maaiveld
Derde	Bij plannen van 500 m2 en groter en grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 cm beneden maaiveld
Vierde	Bij plannen van 10.000 m2 en groter en grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 cm beneden maaiveld
Vijfde	Archeologievrij

Onderzoek

Op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Nieuw Oosteinde' geldt geen archeologische verwachtingswaarde voor het plangebied. In onderstaande figuur is een uitsnede te zien van de Archeologiekaart van Aalsmeer. Het plangebied bevindt zich in categorie 5.



Figuur 10. Archeologiekaart Aalsmeer (Bron: Beleidsnota Archeologiekaart Aalsmeer)

Cultuurhistorie

Het plangebied is gelegen op een regionale wandelroute. Rijks, provinciale en gemeentelijke monumenten bevinden zich allemaal in het westen en noorden van Aalsmeer. Er bevinden zich geen monumenten in en rondom het plangebied.

Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (woningen) noodzakelijk. Milieuaspecten worden geregeld via de daartoe geëigende wetgeving, maar daar waar het de ruimtelijke ordening raakt, dient met deze aspecten rekening te worden gehouden. Het gaat dan om de situering van milieugevoelige objecten ten opzichte van milieuhinderlijke elementen. De toelaatbaarheid van gevoelige functies nabij bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Hiervoor geldt onderstaande afstandstabel ten aanzien van geluid, stof, gevaar en geur.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m

Onderzoek

Hornweg 293 en de huidige woningen op de Hornweg worden aangemerkt als zijnde 'gemengd gebied'. Er is sprake van matige tot sterke functiemenging met agrarische en andere bedrijvigheid, veelal gelegen aan de achterzijde van het woonlint. Door de komst van Green Park Aalsmeer (bedrijventerrein voor sierteelt en logistiek) en de rustige woonwijk 'Nieuw Oosteinde' heeft de Hornweg zijn oorspronkelijke agrarische functie verloren.

Volgens vigerend bestemmingsplan 'Nieuw Oosteinde' zijn er in de omgeving van het gehele plangebied (Nieuw Oosteinde) geen bedrijven gevestigd waarvoor vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening met richtafstanden tot de nabijgelegen woonbebouwing rekening moet worden gehouden.

In het bestemmingsplan aan de zuidelijke kant van Hornweg 293 – 309, 'Landelijk Gebied Oost', bevinden zich enkele bedrijven met milieucategorie 1 en 2. Voor de betreffende beoogde woningen op het perceel tussen Hornweg 293 en 309 (gemengd gebied) moet een afstand worden aangehouden van 10 meter. Deze afstand is in overeenstemming met het besluit Glastuinbouw, waarin ook een afstand van 10 meter wordt genoemd. In een gemengd gebied als de Hornweg zijn tuinbouwbedrijven tot en met de milieucategorie 2 met een richtafstand van 10 meter goed verenigbaar met het woonlint. In de kaart hieronder is te zien dat het gebied ten zuiden van de Hornweg bestaat uit glastuinbouwbedrijven. De afstand van het plangebied tot de zuidelijke kant van de Hornweg bedraagt meer dan 10 meter.



Figuur 11. Glastuinbouw gebied ten zuiden van Hornweg en plangebied

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Alle (glastuin)bedrijven bevinden zich op meer dan 10 meter afstand van het plangebied.

4.5 Water

Onderzoek (Antea Group, Watertoets Hornweg Aalsmeer, 30 juni 2023)

Het plangebied bevindt zich in Aalsmeer, tussen de Hornweg 293 en 309. Het plangebied ligt oostelijk van de N201 en westelijk van de N231. Het maaiveld varieert van ca. NAP -3,9 m tot ca. NAP -3,7 m. De bodem bestaat conform REGIS en GeoTOP tot ca. NAP -11 m uit een Holocene deklaag (HLc). De Holocene deklaag tot een diepte van ca. NAP -10,75 m uit kleiig zand, zandige klei en leem. Daaronder ligt tot ca. NAP -11,25 m een laag veen. Onder de Holocene deklaag liggen zandlagen behorende tot de formaties van Boxtel en Kreftenheye tot een diepte van ca. NAP -28 m. Deze zandlagen hebben een doorlatendheid variërend van 2,5 m/d tot 50 m/d.

Vervolgens zijn tot een diepte van NAP -35 m gestuwde afzettingen aanwezig, deze bestaan uit fijn, midden en grof zand, en kleiig zand, zandige klei en leem. Daaronder zijn zandlagen behorende tot de formaties van Urk en Sterksel aanwezig tot een diepte van NAP -60 m, met doorlatendheden variërend van 10 m/d tot 50 m/d. Van NAP -60 m tot NAP -65 m is een slecht doorlatende laag behorende tot de formatie van Waalre aanwezig, met een weerstand variërend van 100 tot 1000 dagen. Conform lokale ondiepe boringen bestaat de bovengrond uit een kleilaag variërend in dikte van 1 tot 5 meter. Bij de twee oostelijke boringen ligt boven de kleilaag een veenlaag met een dikte van 2 meter. Onder de kleilaag ligt een zandlaag variërend in dikte van 2 tot 4 meter, bij de meest westelijke boring is een kleilaag aanwezig tussen de zandlagen. Onder de zandlaag zijn vervolgens een kleilaag, veenlaag en zand aanwezig. Conform lokale diepe boringen bestaat de diepe ondergrond voornamelijk uit zand, van wisselende categorie. In de zuidelijke boring zijn enkele kleilagen aanwezig,

zowel in de bovengrond als in de diepere ondergrond.

De grondwaterstanden worden grotendeels bepaald door de oppervlaktewaterpeilen rondom het plangebied. De grondwaterpeilen fluctueren snel en hebben een bolling onder het perceel. In de huidige situatie is drainage aanwezig.

Waterberging

In het plangebied zullen drie woningen gerealiseerd worden. Elke woning heeft een bouwvlak van 125 m^2. Daarnaast zullen er negen parkeerplaatsen komen van elk 6 m^2, dit bedraagt in totaal 54 m^2. Dit betekent dat in ieder geval 430 m^2 van het plangebied verhard is. Het totale plangebied bedraagt 2.660 m^2, waarvan 240 m^2 water.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland gaat uit van 25% verharding van het plangebied (557 m2) naast de 430 m2 aan bebouwing en parkeerplaatsen. Dit tezamen komt neer op 987 m2 extra verharding. Hiervan dient 15%, te weten 148 m2, als compensatie van versnelde afvoer als open water uitgevoerd te worden, een en ander conform het beleid van Rijnland in het plangebied of daarbuiten.

De hoeveelheid watercompensatie is afhankelijk van de hoeveelheid toegenomen verharding. Er wordt daarom gerekend met drie scenario's, deze scenario's betreffen de hoeveelheid verharding naast de woning en parkeerplaatsen. Het is namelijk aannemelijk dat er extra verharding zal komen op de kavels, dit in de vorm van bijvoorbeeld schuurtjes, terrassen of paden. Hiervoor wordt gerekend met een scenario zonder extra verharding, en met een extra verharding ter grootte van 60%, 75% of 90% van het oppervlak van de kavels minus de huizen. De benodigde watercompensatie voor deze scenario's bedraagt 64 m^2 tot 341 m^2. Vanuit de gemeente Aalsmeer geldt als waterbergingseis dat 70 mm geborgen moet kunnen worden, primair in het oppervlaktewater. Dit gaat om minimaal 10% van de planoppervlakte. Dit komt overeen met 267 m^2. De waterbergingseis van het waterschap resulteert in een groter benodigd compensatie oppervlak, daarom is deze waterbergingseis maatgevend. Deze compensatie kan gerealiseerd worden door water te graven op de uiteindes van de kavels, met ca. 7,2 m wordt aan de waterbergingseis voldaan.

Watersysteem

De ontwikkeling heeft invloed op de watergangen nabij het plangebied. Hemelwater wordt afgevoerd naar de watergangen, wat kan zorgen voor peilstijging. Vanwege de benodigde watercompensatie vanuit de gemeente zal er extra water gegraven worden, dit zorgt voor uitbreiding van het bestaande watersysteem. De verwachting is dat dit extra wateroppervlak de afstromende hemelafvoer kan opvangen, dus dat er geen peilstijging plaats zal vinden.

Grondwater

Om het risico op grondwateroverlast te beperken dient de drooglegging voldoende te zijn. De drooglegging is de afstand tussen het oppervlaktewaterpeil en het maaiveld, voor het plangebied is dit ca. 1,2 m. Met een opbolling van ca. 30 à 40 cm resulteert dit in een grondwaterstand van ca. 0,8 tot 0,9 m -mv. Het is onbekend of er kelders of kruipruimtes gerealiseerd gaan worden. Eventuele kelderconstructies zullen te allen tijd waterdicht aangelegd moeten worden. Het advies is om het bouwpeil te relateren aan de drooglegging.

Hemelwaterafvoer

Vanuit de gemeente wordt voor de omgang met hemelwater de voorkeursvolgorde vasthouden-bergen-afvoeren gehanteerd. Bij voorkeur wordt water vast gehouden, dit kan middels doorlatende goten, groene daken, infiltratie in terreinverlagingen in groen, etc. Pas daarna wordt water geborgen in het stedelijk watersysteem. Pas bij volledige benutting van

de berging wordt het overtollige hemelwater afgevoerd naar het regionale watersysteem. Daarom wordt aangeraden om zo veel mogelijk oppervlak van het plangebied onverhard te laten, zodat hemelwater kan infiltreren. Indien infiltratie- of bergingsvoorzieningen aangelegd zullen worden, dienen deze boven de GHG aangelegd te worden.

Vuilwaterafvoer

De nieuwe bebouwing kan worden aangesloten op de bestaande riolering. Voor het aansluiten van de nieuwe bebouwing op de bestaande riolering moet een rioleringsplan worden opgesteld. Hierover dient met de gemeente Aalsmeer te worden afgestemd.

Waterkwaliteit

Bij het verwerken (infiltreren of afvoeren) van afstromend hemelwater dient rekening te worden gehouden met de kwaliteit van het water. Tevens dient gewerkt te worden met niet-uitlogende materialen. Dit beide om te voorkomen dat de waterkwaliteit verslechtert.

Bij het graven van de watercompensatie moet de aanleg van de natuurvriendelijke oevers worden overwogen. Een natuurvriendelijke oever komt door de zuiverende werking ten goede aan de waterkwaliteit en bevordert de biodiversiteit.

Waterkeringen

De ontwikkeling heeft geen invloed op primaire of regionale waterkeringen.

Klimaatadaptatie

Er zijn vanuit de gemeente en het waterschap geen eisen gesteld aan het realiseren van waterberging middels infiltratie of berging in de bodem. Omtrent klimaatadaptatie is dit echter wel aangeraden. Wegens klimaatverandering en toenemende periodes van droogte in de zomer is het waardevol om hemelwater te infiltreren of bergen in de bodem. Dit kan middels specifieke voorzieningen (bijv. groene daken of infiltratiekratten), maar het helpt ook al aanzienlijk om zo weinig mogelijk oppervlak in de tuinen verhard te maken. Tevens neemt de hittestress toe vanwege de toename aan verharding. Om dit te verlichten is het raadzaam om vegetatie aan te leggen in de tuinen. Vegetatie heeft daarnaast ook een positief effect op de biodiversiteit.

Conclusie

Het plangebied heeft voldoende ruimte om de benodigde watercompensatie in de vorm van extra oppervlaktewater te realiseren. Er zijn vanuit de waterhuishouding beschouwd geen redenen om bezwaren te hebben tegen de voorgenomen ontwikkeling.

De primaire watergang wordt op de plankaart aangeduid met de enkelbestemming oppervlaktewater. De overige watergangen worden niet als enkelbestemming op de plankaart opgenomen. Het aanleggen van water en waterhuishoudkundige voorzieningen wordt in de regels mogelijk gemaakt op alle gronden.

4.6 Bodem

Toetsingskader

Volgens artikel 3.1.6., van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in

het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. De bodem moet geschikt zijn voor het beoogde woongebruik.

Onderzoek

Met de ontwikkelende partij is een 'schone grond verklaring' overeengekomen op basis waarvan de woningen kunnen worden gerealiseerd.

Conclusie

Ten aanzien van bodem zijn er geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

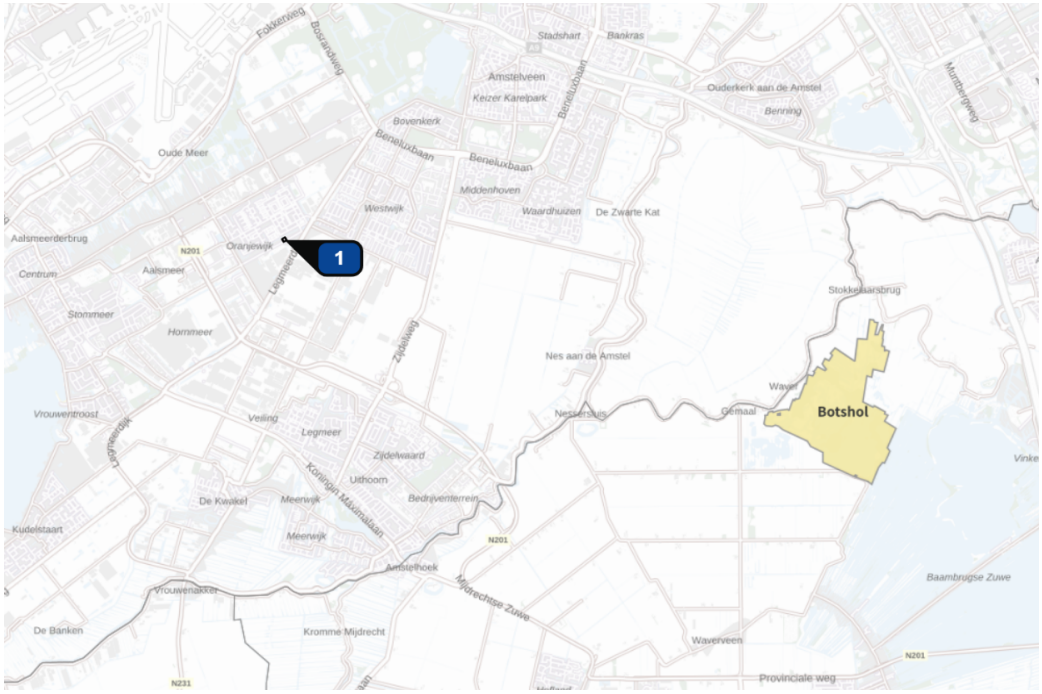
4.7 Stikstof

Toetsingskader

In het kader van de Wet natuurbescherming moet beoordeeld worden of een plan/ project leidt tot een verslechtering van de kwaliteit van de beschermde habitats en de habitats van soorten binnen de Natura 2000-gebieden. Hiervoor is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd voor de bouw- en gebruiksfase met het rekenprogramma AERIUS Calculator (Stikstofberekeningen woningbouw Hornweg Aalsmeer, november 2023).

Onderzoek

De ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden is weergegeven in figuur 12. De ontwikkeling ligt op 7,5 kilometer van het Natura 2000-gebied 'Botshol'. Het natuurgebied is stikstof overbelast en heeft de status: Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming (Wnb) schrijft voor dat voor alle (nieuwe) activiteiten die significante (negatieve) gevolgen kunnen hebben op de beschermde habitats in de Natura 2000-gebieden een beoordeling uitgevoerd moet worden. Om deze reden is de bijdrage van het voornemen aan de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden in beeld gebracht en beoordeeld.



Figuur 12. Ligging van stikstofgevoelige natuurgebieden ten opzichte van het plangebied (AERIUS, 2023)

Uit de berekeningen van de realisatiefase en gebruiksfase blijkt dat het voornemen niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van enig Natura 2000-gebied. Significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat verdere besluitvorming derhalve niet in de weg.

Conclusie

Ten aanzien van stikstof zijn er geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het relevante beleidskader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid voor transportmodaliteiten staat in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Onderzoek

Het project betreft een kwetsbaar object met woningen maar ligt niet binnen het invloedsgebied van een risicobron. Ten aanzien van calamiteiten is het gebied voldoende bereikbaar voor hulpverleningsvoertuigen.

Conclusie

Ten aanzien van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Geluid

De wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen.

Toetsingskader

De nieuw te bouwen woningen liggen binnen de zone van de Hornweg en de N231 Legmeerdijk. De N231 is gelegen in buitenstedelijk gebied en heeft twee rijstroken, de Hornweg ligt in binnenstedelijk gebied en heeft 1 rijstrook. In de zin van de Wet geluidhinder is de zonebreedte van deze wegen respectievelijk 250 en 200 meter. Op de N231 geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur voor een groot gedeelte, voor een kleiner deel is de maximumsnelheid ook 50 km/u. Voor de Hornweg geldt een maximumsnelheid van 50 km/u . De aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt derhalve 5 dB voor beide wegen.

De nieuw te bouwen woningen zijn gelegen in het stedelijk gebied. Op de bebouwing zijn de volgende grenswaarden van toepassing, weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel: Grenswaarden plansituatie na aftrek ex artikel 110g Wgh

Weg	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde [dB]
Hornweg	48	63
N231 Legmeerdijk	48	63

Geluidbeleid gemeente Aalsmeer

De wettelijk maximaal verleenbare hogere waarden worden in de Beleidsnota geluid van de regio Amstelland – de Meerlanden aangehouden. De regio Amstelland – de Meerlanden hanteert een toetsingskader dat aansluit bij het voorkeursprincipe voor geluidreducerende maatregelen uit de Wet geluidhinder, namelijk: bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger. Voor aanvullende maatregelen, motivatie en procedures wordt er verwezen naar het hogere waardenbeleid Regio Amstelland – Meerlanden.

Resultaten

Met behulp van het geluidrekenmodel is op alle beoordelingspunten de geluidbelasting vanwege de meegenomen wegen voor het richtjaar 2033 berekend. De resultaten zijn in eerste instantie per weg weergegeven. Daarnaast is op iedere zijde van het bouwvlak de geluidbelasting berekend (Antea Group, Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Hornweg te Aalsmeer, 16 juni 2023). Berekeningsresultaten per beoordelingspunt en hoogte zijn per bron weergegeven in het onderzoeksrapport.

Geluidbelasting per weg

Hornweg

In onderstaande tabel zijn de maatgevende rekenresultaten weergegeven voor de

geluidbelasting ten gevolge van de Hornweg op de gevels van de woningen.

Tabel: Rekenresultaten geluidbelasting Hornweg, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Toetspunt	Hoogte [m]	Geveloriëntatie	Geluidbelasting [dB]
001a	4,5	Zuid	55
002a	4,5	Zuid	55
003a	4,5	Zuid	55

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de Hornweg ten hoogste 55 dB inclusief aftrekt ex artikel 110g Wgh bedraagt. De geluidbelasting voldoet hiermee niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

N231 Legmeerdijk

In onderstaande tabel zijn enkele maatgevende rekenresultaten weergegeven voor de geluidbelasting ten gevolge van de Legmeerdijk op de gevels van de woningen.

Tabel: Rekenresultaten geluidbelasting N231 Legmeerdijk , inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Toetspunt	Hoogte [m]	Geveloriëntatie	Geluidbelasting [dB]
001a	7,5	Zuid	43
002a	7,5	Zuid	43
003a	7,5	Zuid	44

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de weg Legmeerdijk ten hoogste 44 dB inclusief aftrekt ex artikel 110g Wgh bedraagt. De geluidbelasting voldoet hiermee aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Verder onderzoek naar maatregelen vanwege de Legmeerdijk kan daarom voor deze weg achterwege blijven.

Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor, ten gevolge van meerdere geluidbronnen, eenhogere grenswaarde wordt vastgesteld, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog degecumuleerde geluidbelasting is, zie onderstaande tabel.

Tabel: Rekenresultaten gecumuleerde geluidbelasting Hornweg, exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Toetspunt	Hoogte [m]	Geveloriëntatie	Geluidbelasting [dB]
001a	4,5	Zuid	60
002a	4,5	Zuid	60
003a	4,5	Zuid	60

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 60 dB exclusief aftrek ex. artikel 110g Wgh bedraagt. De geluidbelasting voldoet hiermee aan de grenswaarde van 68+3 dB, welke volgt uit het beleid van Aalsmeer.

Conclusie

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de Hornweg ten hoogste

55 dB inclusief aftrekt ex artikel 110g Wgh bedraagt. De geluidbelasting voldoet hiermee niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de weg Legmeerdijk ten hoogste 44 dB inclusief aftrekt ex artikel 110g Wgh bedraagt. De geluidbelasting voldoet hiermee aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 60 dB exclusief aftrek ex. artikel 110g Wgh bedraagt. De geluidbelasting voldoet hiermee aan de grenswaarde van 68+3 dB, welke volgt uit het beleid van Aalsmeer.

De woningen beschikken aan de achterzijde en geluidluwe zijde, waarbij de geluidbelasting ten hoogste 32 dB is, op basis van de uitgangspunten voor de woningen. In verdere dimensionering dient rekening te worden gehouden met de situering van de verblijfsruimten. Gezien bovengenoemde zal er voor dit plan een hogere waarde aangevraagd moeten worden voor alle drie de woningen van 55 dB voor de zuidoostelijke gevel ten gevolge van de Hornweg.

4.10 Ecologie

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met beschermde planten- en diersoorten en met beschermde gebieden. Er dient onderzocht te worden of het voornemen effect heeft op beschermde soorten, beschermde gebieden of beschermde houtopstanden (Wet natuurbescherming (Wnb), Natuurnetwerk Nederland (NNN) en overig (provinciaal) beleid). Ontwikkelingen mogen niet zonder meer plaatsvinden indien deze negatieve gevolgen hebben op beschermde natuurwaarden (soorten, gebieden en/of houtopstanden). Er is daarom inzicht gewenst in de aanwezige beschermde natuurwaarden en de mogelijke effecten die op deze beschermde natuurwaarden kunnen optreden door de ontwikkeling. Dit wordt verkend in deze natuurtoets. Daarnaast worden kansen voor het verbeteren van natuurwaarden genoemd.

Toetsingskader

Het doel van de natuurtoets is om een goed eerste beeld te krijgen van de (beschermde) natuurwaarden die in het plangebied en de (directe) omgeving aanwezig (kunnen) zijn. Dit gebeurt door het uitvoeren van een bureaustudie en oriënterend terreinbezoek. Op basis hiervan wordt getoetst of in het kader van de Wnb als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling negatieve effecten kunnen optreden. Daarnaast wordt ingegaan op de eventuele vervolgstappen die noodzakelijk zijn.

Onderzoek

Voor de beoogde ontwikkeling is er een onderzoek uitgevoerd voor beschermde soorten, gebiedsbescherming en houtopstanden (Antea Group, Natuurtoets Hornweg Aalsmeer, 24 april 2023).

<u>Beschermde soorten</u>

In het plangebied in het directe omgeving is geschikt biotoop aangetroffen voor beschermde soorten (Wnb) waarvoor geen algemene vrijstelling geldt. Het gaat om soorten uit de volgende soortgroepen: Vogels met een jaarrond beschermd nest, algemene broedvogels, vleermuizen en amfibieën. In onderstaande tabel zijn de conclusies ten aanzien van deze beschermde soorten opgenomen. De onderbouwing van de conclusies zijn te vinden in de natuurtoets. Voor de overige soort(groep)en is beoordeeld dat vervolgstappen niet aan de

orde zijn. Voor deze soorten en vrijgestelde soorten geldt wel de zorgplicht.

Soort(groep)	Essentieel leefgebied in (directe omgeving van) plangebied?	Nader onderzoek nodig?	Maatregelen?	Ontheffing Wnb aan de orde?
Vogels met een jaarrond beschermd nest (huismus)	Ja, nestgelegenheid in omliggende woningen en essentieel leefgebied omgeving plangebied. In het plangebied is geen sprake van essentieel leefgebied.	Nee, er is geen sprake van aantasting van essentieel leefgebied.	Nee	Nee
Vogels (algemene broedvogels)	Ja, nestgelegenheid en essentieel leefgebied in (de omgeving van) het plangebied.	N.v.t.	Ja, zie tabel 3.2 natuurtoets	Nee
Zoogdieren (diverse soorten vleermuizen) – essentiële vliegroutes	Hornweg mogelijke essentiële vliegroute	Nee	Ja, zie tabel 3.2 natuurtoets	Nee, mits de maatregelen uit tabel 3.2 uit de natuurtoets worden opgevolgd.
Amfibieën (rugstreeppad)	Mogelijk geschikte vestigingsplaats tijdens werkzaamheden.	Nee	Ja, zie tabel 3.2 natuurtoets	Nee, mits de maatregelen uit tabel 3.2 uit de natuurtoets worden opgevolgd.

In onderstaande tabel is aangegeven dat een overtreding van de Wnb voor een aantal soorten op voorhand kan worden voorkomen door het treffen van maatregelen. Door het nemen van deze maatregelen worden negatieve effecten voorkomen en zijn geen vervolgstappen noodzakelijk.

Soort(groep)	Maatregelen
Algemene broedvogels	Werken buiten het broedseizoen.
Vleermuizen (essentiële vliegroutes)	Geen verlichting schijnen of uitstralen op Hornweg.
Amfibieën (rugstreeppad)	Plangebied ongeschikt of ontoegankelijk houden voor rugstreeppad. Voorkomen tijdelijke waterplassen in het plangebied in de periode april-september en voorkomen potentiële overwinteringsplaatsen door afwezig of ontoegankelijk houden van hopen vergraafbaar zand, puinbedden met bouwmateriaal, houtafval of stenen in de periode september-november. Als alternatief is er de optie om het plangebied ontoegankelijk te houden voor rugstreeppadden door het plaatsen van een paddenscherm.

<u>Gebiedsbescherming (natura 2000)</u>

In onderstaande tabel zijn de conclusies ten aanzien van beschermde Natura 2000-gebieden opgenomen.

Natura 2000	
Zijn er Natura 2000-gebieden aanwezig waarop effecten kunnen optreden?	Ja, Botshol & Nieuwkoopse plassen en de Haeck
Treden er negatieve effecten op of zijn deze te verwachten?	Ja, er kan sprake zijn van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.
Zijn er vervolgstappen aan de orde?	Ja, er dient een AERIUS-berekening te worden uitgevoerd.
Wnb-vergunning of akkoord van de provincie noodzakelijk?	Nog onbekend.

In onderstaande tabel zijn de conclusies ten aanzien van beschermde NNN-gebieden opgenomen.

Tabel: Conclusies NNN-gebieden

NNN	
Op welke afstand van het plangebied ligt het dichtstbijzijnde NNN-gebied?	Circa 1200 meter.
Is er sprake van toetsing van externe werking in de betreffende provincie?	Nee
Is er sprake van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden of is dit te verwachten?	Niet bepaald, aangezien de provincie Noord-Holland geen externe werking kent.
Zijn er vervolgstappen aan de orde?	Nee
Afstemming met het bevoegd gezag aan de orde?	Nee

Beschermde houtopstanden

Er is bij voorliggend planvoornemen geen sprake van aantasting van onder de Wnb beschermde houtopstanden. Er zijn voor wat de Wnb betreft geen vervolgstappen aan de orde.

Conclusie

De effecten van het project worden, op basis van de resultaten en de uitgangspunten getoetst aan de verbodsbepalingen uit de wet natuurbescherming. Negatieve effecten zijn uit te sluiten, omdat op de planlocatie geen verblijfsplaatsen of functioneel leefgebied aanwezig is. Voor dit project is geen ontheffing nodig om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen.

Voor onderhavig planvoornemen geldt dat de Wet natuurbescherming, gelet op de mogelijkheid van het nemen van adequate maatregelen, de uitvoerbaarheid van het planvoornemen niet in de weg staat. Bij de werkzaamheden zal ten allen tijde de zorgplicht in acht worden genomen. Ecologie vormt hiermee geen belemmering voor het beoogde plan.

4.11 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet

milieubeheer. Dit onderdeel van de Wetmilieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen 'Niet In Betekenende Mate' (NIBM) bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
Stikstof (NO2)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
Fijnstof (PM10)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	24-uur gemiddelde concentratie	Max. 35 keer per jaar 50 µg/m³
Fijn stof (PM2,5)	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³

In dit besluit niet in Berekende Mate is bepaald in welke gevallen een plan vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grensvoorwaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- Een plan heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO2 en PM10 (=1,2 ìg/m³);
- Een plan valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m2 bij één ontsluitingsweg en 200.000 m2 bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek

In feite is voorliggend plan met 3 woningen vrijgesteld van toetsing.

De totale verkeersgeneratie door de plantontwikkeling neemt toe, met een totale verkeersgeneratie van ca. 26 voertuigen per gemiddelde weekdag, zie paragraaf 4.2. Op basis van de NIBM-berekening betekent dit dat het plan Niet In Betekende Mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2025
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	26
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m³	**0,01**
	PM_{10} in µg/m³	**0,00**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Conclusie

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het initiatief.

4.12 Vormvrije m.e.r. beoordeling

Kader

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Awb en het Bro dient ook te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER), en de bijbehorende procedure (m.e.r.), is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij wel enkel om plannen en projecten die kunnen leiden tot initiatieven waarmee het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. Als uitgangspunt geldt voor plannen de onderstaande criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is:

1. plannen die kaderstellend zijn voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten (boven de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r.);
2. plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden;
3. plannen en activiteiten die op grond van een provinciale milieuverordening zijn aangewezen als MER-plichtig.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Deze wijziging heeft gevolgen voor eerstgenoemd criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.(-beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit de C- of D-lijst blijft, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij 'kleine projecten' (projecten onder de drempelwaarden van de C- of D-lijst) beoordelen of een m.e.r.(-beoordeling) nodig is. Dit wordt de 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd. Deze

beoordeling houdt in dat er bekeken moet worden of er bij het initiatief sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden of milieueffecten dat er toch een MER moet worden opgesteld. Hierbij wordt gekeken naar de selectiecriteria uit bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), welke onder andere de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreffen.

Toets

In onderhavige situatie is er sprake van de realisatie van 3 woningen. Dit betreft geen activiteit die voorkomt op de C-lijst. Wat betreft het eerste criterium geldt er derhalve geen plicht tot het opstellen van een MER. De activiteit komt wel voor op de D-lijst, namelijk onder categorie D 11.2, de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. De grenswaarde betreft hier gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op o.a. een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling ver beneden de drempelwaarde uit de D-lijst ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. Er geldt derhalve geen verplichting tot het uitvoeren van een formele m.e.r.-beoordeling, waardoor enkel een vormvrije m.e.r.-beoordeling resteert. Op basis van een aanmeldnotitie heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden (Antea Group, Aanmeldnotitie vormvrije-m.e.r. beoordeling, 29 juni 2023). Hieruit zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen gebleken, waaruit bovendien geconcludeerd kan worden dat er geen noodzaak is tot het opstellen van een MER.

Ten aanzien van het tweede criterium inzake een mogelijke MER-plicht, geldt dat er bij onderhavige situatie geen sprake is van een plan waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Onderhavige ontwikkeling heeft met zekerheid geen mogelijk significant effect op de Natura 2000-gebieden.

Ten aanzien van het derde criterium geldt dat onderhavige activiteit niet is aangewezen als MER-plichtig op grond van de provinciale verordening.

Conclusie

Zoals beschreven is er voor het plan geen sprake van een verplichting tot het opstellen van een MER en het doorlopen van de m.e.r.-procedure op grond van het Besluit m.e.r., de Wet natuurbescherming of de provinciale omgevingsverordening. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling volgt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is dus voldaan aan de wettelijke verplichtingen hieromtrent. Hiermee vormt dit aspect geen belemmering voor het beoogde plan.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Inleiding

BNVB Projects is voornemens om op een braakliggend perceel aan de Hornweg in Aalsmeer drie vrijstaande woningen te realiseren. Het perceel bevindt zich tussen Hornweg 293 en 309 in en bestaat uit kavel 6423 en 8784. De richtlijnen voor de herontwikkeling zijn vastgesteld in het lintenbeleid van de gemeente Aalsmeer.

Het plan is getoetst aan rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid en aan verschillende milieu- en omgevingsaspecten.

BNVB Project heeft tevens reeds een principeverzoek ingediend voor het plan (Reactie principeverzoek Hornweg, email gemeente Amstelveen d.d. 11 januari 2023). Uit reactie van de gemeente blijkt dat er tegen de realisatie van de drie woningen geen bezwaren zijn, mits wordt voldaan aan de gestelde eisen, zoals opgenomen in par. 2.2. van deze toelichting. Het plan voldoet aan deze eisen.

Op basis daarvan kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening waarin wordt aangesloten bij de verschillende beleids- en milieukaders.

5.2 Actuele regionale behoefte

Binnen het bestemmingsplan wordt geen ontwikkeling mogelijk gemaakt die van dien aard is dat deze als nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden aangemerkt. De actuele regionale behoefte van dit bestemmingsplan hoeft dus niet te worden aangetoond.

5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid heeft als doel om aan te tonen dat de geplande ontwikkeling maatschappelijk draagvlak heeft en dat de procedures op een goede manier zijn doorlopen.

Vooroverleg

In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg moet worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro is het (concept) ontwerp bestemmingsplan om reactie verstuurd naar o.a. de omgevingsdienst, het waterschap en de veiligheidsregio. Naar hiervan is een reactie binnengekomen van het Hoogheemraadschap van Rijnland (email 3 april 2024).

Het verzoek van Rijnland is om in paragraaf 4.5 van de toelichting de waterbergingscapaciteit te wijzigen. In de reactie wordt het volgende gesteld: "in par. 4.5 Water onder het hoofdje Waterberging worden allerlei getallen genoemd. Rijnland gaat hier echter uit van 25% verharding van het plangebied (557 m2) naast de 430 m2 aan bebouwing

en parkeerplaatsen. Dit tesamen komt neer op 987 m2 extra verharding. Hiervan dient 15%, te weten 148 m2, als compensatie van versnelde afvoer als open water uitgevoerd te worden, eea conform Rijnland beleid in het plangebied of daarbuiten".

Naar aanleiding hiervan is paragraaf 4.5 van de toelichting gewijzigd. Tevens is de het ondeliggende onderzoek (Watertoets in bijlage 2) aangepast.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan is door het college van burgemeester en wethouders voor zes weken ter inzage gelegd inclusief het ontwerpbesluit hogere waarden. De ter inzagelegging heeft plaatsgevonden van 15 december 2023 t/m 25 januari 2024. Gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan en/of het ontwerpbesluit hogere waarden.

5.4 Economische uitvoerbaarheid

Voor de uitvoerbaarheid van het plan is het van belang te weten of het economische uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid wordt enerzijds bepaald door de exploitatie van het plan (financiële haalbaarheid) en anderzijds door de wijze van kostenverhaal van de gemeente (grondexploitatie).

Financiële haalbaarheid

Het bestemmingsplan vormt het toetsingskader voor particuliere ontwikkelingen. Het project richt zich op een marktsegment waar momenteel vraag naar is. De kosten worden gedekt uit de opbrengst van de verkoop van de drie vrijstaande woningen. Hiermee kan het bestemmingsplan financieel haalbaar worden geacht. Daarnaast hebben de gemeente Aalsmeer en ontwikkelaar samen een overeenkomst gesloten.

Grondexploitatie

Doel van de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen grondexploitatie regeling is het bieden van ruimere mogelijkheden voor het kostenverhaal en het creëren van meer sturingsmogelijkheden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden, (woning)bouwcategorieën en fasering. Bij de privaatrechtelijke weg worden dergelijke afspraken in een (anterieure) overeenkomst vastgelegd.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de systematiek van de planverbeelding en de planregels nader toegelicht voor zover dat noodzakelijk is voor een juiste interpretatie van het bestemmingsplan.

6.2 Voorgeschreven standaarden

Met de inwerkingtreding van de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008 is de systematiek van bestemmingsplannen grotendeels vastgelegd. In de regeling worden nadere regels gesteld over vormgeving, inrichting, authenticiteit, methodes en technieken en beschikbaarstelling van digitale instrumenten. De bij de regeling behorende Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008) bevat de richtlijnen voor de opzet en verbeelding van bestemmingsplannen. De regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008 en de bijbehorende SVBP 2008 zijn in 2013 vervangen door de nieuwe Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 en moeten verplicht met ingang van 1 juli 2013 worden toegepast. Het onderhavige bestemmingsplan is in overeenstemming met de SVBP 2012 tot stand gebracht. Voor zover (geoorloofd) van de standaarden wordt afgeweken of deze standaarden een bepaalde interpretatieruimte laten bij de toepassing daarvan, wordt hieronder de plansystematiek toegelicht.

6.3 Systematiek van de planregels

De bestemmingen en aanduidingen zoals weergegeven in de verbeelding van het GML-bestand dienen in samenhang met de regels te worden gelezen. In opvolging van de voorschriften van artikel 3.2.1, 3.2.2 en 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn standaardregels opgenomen. De SVBP 2012 schrijft voor op welke wijze de regels dienen te zijn ingedeeld en hoe elke planregel moet worden opgebouwd. Daarnaast heeft de gemeente een bepaalde vaste werkwijze voor het toepassen van de SVBP 2012 die bij de vormgeving van het bestemmingsplan is gevolgd. In overeenstemming met de SVBP 2012 zijn de planregels neergelegd in vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en overgang- en slotregels zijn opgenomen.

6.3.1 Inleidende regels

In overeenstemming met de SVBP bevat het eerste hoofdstuk van de planregels de inleidende regels van het bestemmingsplan. Deze regels hebben tot doel duidelijkheid te bieden over de interpretatie van de in het bestemmingsplan gehanteerde begrippen en termen. Dit zijn de in artikel 1 neergelegde begripsbepalingen. Een aantal van de gegeven definities wordt bindend voorgeschreven in de SVBP. Voor zover de regels bepalingen bevatten over aan te houden maatvoeringen, wordt in de inleidende regels aangegeven hoe deze maten moeten worden bepaald. Dit zijn de meetvoorschriften. De SVBP schrijft voor een aantal maatvoeringen de wijze van meten dwingend voor.

6.3.2 Bestemmingsregels

Na de inleidende regels volgen de bestemmingsregels. Hierin zijn in overeenstemming met de SVBP achtereenvolgens en in alfabetische volgorde de planregels opgenomen van de voorkomende bestemmingen. De bestemmingen zijn gekozen in overeenstemming met de richtlijnen van de SVBP voor wat betreft de hoofdgroepen van bestemmingen en de daarbinnen vallende functies. Het gaat in dit bestemmingsplan om de volgende enkelbestemming: 'Wonen- Lintbebouwing'.

6.3.3 Algemene regels

Volgens de SVBP worden de algemene regels ondergebracht in hoofdstuk 3 van de planregels. De algemene regels moeten worden opgevat als de afsluitende regels van het bestemmingsplan. Zij vormen het voorwaardenscheppende kader van het bestemmingsplan als geheel. Hoewel de SVBP wel de volgorde van de algemene regels bepaalt, laat deze de keuze vrij om de algemene regels in één artikel samen te nemen, of deze geordend per onderwerp in verschillende artikelen neer te leggen. Vanwege de grote verscheidenheid van zaken die in de algemene regels aan de orde komen, wordt in de gemeentelijke werkwijze de voorkeur gegeven aan de tweede variant, waarbij aan elk onderwerp een artikel wordt gewijd.

6.3.4 Overgangs- en slotregels

Volgens de SVBP dienen in hoofdstuk 4 van de planregels de overgangs- en slotregels te worden ondergebracht. Hier vinden de wettelijk voorgeschreven bepalingen met betrekking tot het overgangsrecht een plaats. De slotregel bevat de citeertitel van het bestemmingsplan.

6.4 Artikelgewijze toelichting

De planverbeelding in samenhang met de planregels geeft aan welk gebruik volgens het bestemmingsplan op een bepaalde locatie is toegestaan. Bij geval van twijfel over de uitleg van de regels, biedt de plantoelichting uitkomst om te achterhalen welke bedoeling de wetgever met de planregeling had. Teneinde aan te geven op welke wijze de planregels dienen te worden geïnterpreteerd, wordt hieronder per afzonderlijke bestemming de planregeling voor zover noodzakelijk nader toegelicht.

Wonen - Lintbebouwing

De planregeling voor de bestemming 'Wonen – Lintbebouwing' is zoveel mogelijk in overeenstemming met de standaardregels die in de actuele bestemmingsplannen van de gemeente worden gebruikt voor de woonlinten. De voor 'Wonen - Lintbebouwing' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. het wonen in woongebouwen, al dan niet in combinatie met uitoefenen van een aan huis verbonden beroep of bedrijf;
b. tuinen en erven;

met de daarbij behorende:

c. bouwwerken;
d. waterhuishoudkundige voorzieningen;
e. ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen en andere verhardingen ten dienste van de bestemming;
f. groenvoorzieningen.