Gemeente Aalsmeer

STARTNOTITIE

Hoofdweg Zuid

Titel	Hoofdweg Zuid
Nummer	Z21-039686 D21-298061

Datum	Versie, 18 okt 2021
Portefeuillehouder	B. Kabout
Projectmanager	P.E.D. Kamphuis
Ambtelijk opdrachtgever	A. van Olst

Versie voor besluitvorming gemeenteraad

1. Aanleiding

1.1 Inleiding/voorgeschiedenis

Deze startnotitie richt zich op het gebied "Hoofdweg Zuid" in Kudelstaart. Roosdom Tijhuis heeft als eigenaar van en rechthebbende op gronden in dit plangebied, de gemeente Aalsmeer in 2017 gevraagd om haar medewerking te verlenen aan de transformatie van het (voormalige) tuinbouw gebied tot woonwijk met bijbehorende functies waaronder een supermarkt.

1.2 Leeswijzer

Deze startnotitie vormt de leidraad waaraan de voor het plangebied te ontwikkelen producten moeten voldoen. De ruimtelijke en andere randvoorwaarden worden gebruikt als leidraad voor het nog op te stellen bestemmingsplan.

De Startnotie kent de volgende opbouw:

Hoofdstuk 1 Inleiding, Leeswijzer, Projectdoelstelling en kanttekening supermarkt
Hoofdstuk 2 Analyse van de huidige situatie
Hoofdstuk 3 Algemene Beleidskaders c.q. algemene regels vanuit de overheid
Hoofdstuk 4 Welke aanvullende onderzoeken zijn minimaal vereist?
Hoofdstuk 5 Vertaling naar gemeentelijke, concrete projectgebonden uitgangspunten
Hoofdstuk 6 Indicatieve Proefverkaveling vanuit de Ontwikkelaars met 100% woningen
Hoofdstuk 7 Gemeentelijke uitgangspunten rond de supermarkt binnen Hoofdweg Zuid
Hoofdstuk 8 Indicatieve schets ontwikkelaars inzake mogelijke invulling supermarkt
Hoofdstuk 9 Financiën
Hoofdstuk 10 Planproducten en planning
Hoofdstuk 11 Projectcommunicatie

1.3 Besluitvorming tot heden

Op 13 februari 2018 heeft het college van Aalsmeer besloten:

1. Kennis nemen van het initiatief van Roosdom Tijhuis tot het ontwikkelen van de percelen gelegen aan de Zuidkant van de Hoofdweg te Kudelstaart;
2. De Quickscan over Hoofdweg Zuid Kudelstaart vast te stellen;
3. De Quickscan ter kennisname aanbieden aan de gemeenteraad middels een raadsbrief.

Als vervolg op dit besluit heeft het college van Aalsmeer op 2 januari 2019 een voor-voorovereenkomst gesloten met Roosdom Tijhuis. Doel van deze overeenkomst is het vastleggen van de voorwaarden waaronder de Gemeente medewerking verleent aan de werkzaamheden ten behoeve van het bepalen van de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van de door Roosdom Tijhuis en de gemeente gewenste ontwikkeling. Er is destijds gekozen voor een voor-voorovereenkomst omdat Roosdom Tijhuis nog niet de zeggenschap over alle gronden in het plangebied had verworven. Inmiddels is Hoorne Vastgoed B.V. in beeld gekomen als mede-eigenaar in het gebied. Daarop is per april 2021 aanvullend een Voorovereenkomst gesloten voor alle vervolgwerkzaamheden om de ruimtelijke en financiële haalbaarheid verder te onderzoeken met Rotij Grondontwikkeling West B.V. (Roosdom Tijhuis), Hoorne Vastgoed B.V. en BPD-Tijhuis Projecten B.V. Bij gebleken haalbaarheid zal een aanvullende overeenkomst worden gesloten. Deze overeenkomst betreft een zogenaamde overeenkomst tot kostenverhaal (Anterieure Overeenkomst), waarin het

kostenverhaal voor de volgende fase wordt afgesproken alsmede de mogelijk te volgen ruimtelijke procedure.

Deze startnotitie vormt de leidraad waaraan de voor het plangebied te ontwikkelen producten moeten voldoen. De ruimtelijke en andere randvoorwaarden worden gebruikt als leidraad voor het op te stellen bestemmingsplan en de toetsing van de woningbouwplannen door de gemeente.

1.4 Projectdoelstelling.

De doelstelling van het project is het transformeren van een verouderd glastuinbouwgebied tot een nieuwe aantrekkelijke woonwijk inclusief een supermarkt in Kudelstaart met de daarbij behorende functies, infrastructuur, water en groen. Hiermee kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de doelen van de gemeente op het gebied van woningbouw en het algemeen voorzieningenniveau van Kudelstaart.

1.5 Wijzigingen ten opzichte van de Ontwerp Startnotitie.

Na de ter visie legging van de Ontwerp Startnotitie van 27 mei 2021 tot 30 juni 2021 zijn de ontvangen reacties en opmerkingen beoordeeld en zijn een aantal aanvullende onderzoeken gedaan met name gericht op de verkeersafwikkeling en de supermarkt.

Dit heeft geleid tot de volgende wijzigingen ten opzichte van de Ontwerp Startnotitie:

Nr.	Wijziging	Toelichting
W1.	Ruimtelijk ontwerp Westrand van het plangebied aangepast.	Ontwerp aangepast zodat er een doorlopende groenstructuur ontstaat vanaf de aansluiting op de Hoofdweg via een langgerekte groenstructuur voor de twee onder een kap woningen langs naar het centrale groengebied in Centrum van het plan. Daarnaast de relatie met het open landschap versterkt aan de Westzijde .
W2.	Geen doorgaande autoweg door de centrale groenzone en twee zelfstandige plandelen voor het autoverkeer met minder verkeersbelasting op de Schoutweg.	De doorgaande weg voor het autoverkeer door het centrale groengebied is vervallen zodat een meer samenhangend groengebied in het centrumgebied ontstaat. De langzaam verkeersroutes zijn gehandhaafd evenals een verbindende route voor hulpdiensten. Aan de zuidzijde van het plan is een doorlopende verkeersverbinding opgenomen tussen de beide plandelen alleen voor langzaam verkeer en hulpdiensten. Voor het autoverkeer ontstaat een knip in het plan zodat voor autoverkeer het oostelijk en westelijk deel twee zelfstandige plandelen ontstaan met ieder een eigen hoofdontsluiting. Dit leidt tot minder autoverkeer op de Schoutweg.

W3.	Aantal woningen in het plangebied gewijzigd.	Het herzien van het ruimtelijk ontwerp aan de Westrand leidt tot een reductie van 5 woningen in het westelijk plandeel. Daarnaast zijn 2 vrijstaande appartementengebouwen vervangen door een langgerekte bebouwing aan de Zuidzijde van het groengebied in combinatie met meer appartementen rond de supermarkt. Het totaal aantal woningen bedraagt 299 plus supermarkt.
W4.	Parkeren Zuiderpark.	In de variant met en zonder supermarkt neemt de verkeersbelasting de Schoutweg als gebiedsontsluitingsweg toe tussen de aansluiting op de Hoofdweg en de kruising Zuiderpark en kan er niet langer op Schoutweg geparkeerd worden. Daarom worden er tussen de bomen langs de ventweg op het Zuiderpark circa 7 langsparkeerplaatsen opgenomen om het vervallen van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg te compenseren voor de aanwonenden van de ventweg Zuiderpark.
W5	Supermarkt is een uitgangspunt en niet langer een optie.	In de Ontwerp Startnotitie is de supermarkt genoemd als optie. Inmiddels is uit aanvullende onderzoeken gebleken dat er vanuit de inwoners behoefte is aan een tweede supermarkt, er marktruimte aanwezig is om te komen tot een tweede supermarkt, deze niet leidt tot leegstand elders en tenslotte verkeerstechnisch en ruimtelijk inpasbaar is. Daarom is de supermarkt niet langer een optie maar een uitgangspunt in de ontwikkeling Hoofdweg Zuid. Op de gehele locatie wordt er een woningbouwbestemming opgenomen met daarnaast voor een specifiek deel van het plan een tweede bestemming supermarkt. Er is gekozen voor een flexibele bestemming rond de supermarkt zodat bij het eventueel niet tot stand komen van een supermarkt woningbouw als terugvalscenario kan fungeren.

1.6 Samenvatting afweging 2e supermarkt Kudelstaart

In Kudelstaart neemt het aantal inwoners toe onder andere door de ontwikkeling van de nieuwbouwplannen Hoofdweg Zuid en het plan Westeinderhage. Daarmee doet de vraag zich voor of deze groei qua inwoneraantal niet om het uitbreiden van de commerciële voorzieningen vraagt en met name de vraag of er behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart. Daarbij moet een afweging gemaakt worden tussen de wens vanuit de inwoners om te komen tot een tweede supermarkt, de vraag of er voldoende marktruimte is en of er een geschikte locatie beschikbaar is.

Voor het beantwoorden van deze vraag heeft er uitgebreid aanvullend onderzoek plaatsgevonden in welke mate er onder de inwoners van Kudelstaart behoefte bestaat aan een tweede supermarkt. Uit dit aanvullend onderzoek is inmiddels gebleken dat 76% van de bevolking van Kudelstaart voor de vestiging van een 2e supermarkt is, 16% is neutraal en 8% is tegen. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een budget supermarkt die complementair is aan de full-service supermarkt in het centrum van Kudelstaart.

Verder is er aanvullend onderzoek gedaan of er voldoende theoretische marktruimte is voor een extra supermarkt is zodat mogelijke overbewinkeling en toekomstige leegstand voorkomen wordt. Daaruit blijkt dat er voldoende marktruimte aanwezig is.

Daarnaast is er de vraag waar in Kudelstaart een nieuwe supermarkt zich idealiter zou moeten of kunnen vestigen. Daarbij spelen factoren een rol zoals bereikbaarheid en het in stand houden van een duurzame voorzieningenstructuur in Kudelstaart. In het centrumgebied zijn geen mogelijkheden om te komen tot de vestiging van een tweede supermarkt en kwalificeert het plan Hoofdweg Zuid zich als de best beschikbare locatie op korte en lange termijn.

Ook vanuit verkeer heeft een aanvullend onderzoek plaatsgevonden om de optie voor een supermarkt in het plangebied af te wegen. Hieruit komt naar voren dat het verkeer op de bestaande wegenstructuur voldoende kan worden afgewikkeld. Wel is een andere inrichting nodig van de Schoutweg, gelegen tussen de Hoofdweg en de aansluiting van het plangebied, om te komen tot een verkeersveilige weginrichting.

In de startnotitie wordt uitgegaan van een woonbestemming voor het gehele plangebied en een supermarkt op een specifiek deel van het plangebied. De bestemming “wonen” ter plaatse van de supermarkt dient om wonen boven de supermarkt mogelijk te maken en tevens als terugvalscenario mocht de bestemming “supermarkt” niet gerealiseerd worden.

1.5 Kanttekening supermarkt.

Naast de gemeente heeft ook de Provincie Noord-Holland zeggenschap over een de mogelijke vestiging van een supermarkt in het plan Hoofdweg Zuid. Besluitvorming door de Provincie op dit punt kan nog geruime tijd vragen. Gezien de grote druk op de woningmarkt in de gemeente Aalsmeer is besloten een supermarkt in het plan Hoofdweg Zuid op te nemen vooruitlopend en parallel aan eventuele besluitvorming door de provincie op dit punt. Mocht er geen supermarkt tot stand komen dan wordt voor de locatie van de supermarkt binnen het plangebied als alternatief woningbouw voorzien.

2. Analyse huidige situatie

Afbeelding 2: impressie plangebied (zicht vanuit Romeijnstraat)

2.1 Plangebied en gebiedsbegrenzing

afbeelding 1: Ligging plangebied Hoofdweg Zuid

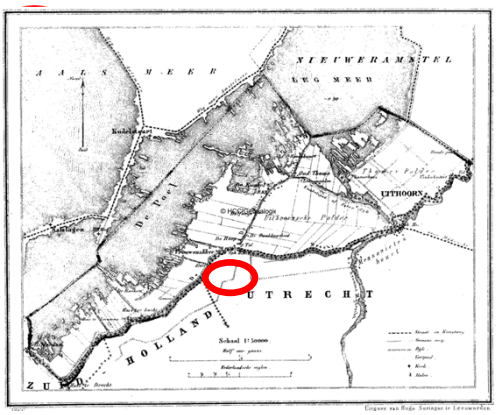
Het plangebied ligt in de Zuidwesthoek van Kudelstaart en wordt ontsloten door de particuliere percelen aan de Hoofdweg en de openbare ruimte langs de Schoutweg, de Clantstraat en het verlengde van het Corry Vonkpad. Aan de westzijde grenst het plangebied aan een gemeentelijk perceel dat nu ingericht is als grasland.

Van deze wegen is de Hoofdweg een oorspronkelijk bebouwingslint en maakt onderdeel uit van de historische hoofdstructuur van Kudelstaart. De wegen Schoutweg en Romeijnstraat worden gekenmerkt door woonbebouwing uit de jaren 1990 - 2005.

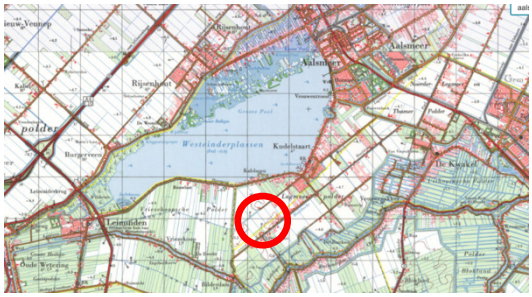
De locatie is aan drie zijden omsloten door woonbebouwing en aan één zijde door een glastuinbouwbedrijf. Het plangebied beslaat een oppervlakte van circa 8,5 hectare.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

Hoofdweg Zuid is gelegen naast de Zuider Legmeerpolder die eind 19e eeuw is drooggemalen. De onderstaande kaarten geven de situatie voor en na deze drooglegging weer.



Afbeelding 3 (links): Kaart uit ca 1870, situatie voor de drooglegging (rood omlijnd Hoofdweg Zuid)
Afbeelding 4 (rechts): Kaart uit ca 1900, situatie na de drooglegging (rood omlijnd Hoofdweg Zuid)



Afbeelding 5 en 6: Kaart uit ca 1980 en 2010 (met rood omlijnd ligging Hoofdweg Zuid)

2.3 Huidig gebruik plangebied

De kassen gelegen achter de woningen aan de Hoofdweg 124 en 126 zijn nog in gebruik bij Kwekerij Zuiderlegmeer ten behoeve van de tuinbouw. De locatie is verkocht aan een ontwikkelaar (een van de initiatiefnemers) met het voornemen hier woningbouw te realiseren. De ontwikkelaar heeft de mogelijkheid het voortgezet gebruik jaarlijks op te zeggen.

De gronden gelegen achter de woningen en schuren aan de Hoofdweg 128 en 130 zijn na 2019 niet meer in gebruik ten behoeve van de tuinbouw. Ook deze gronden zijn verkocht aan een ontwikkelaar (een van de initiatiefnemers).

De gronden gelegen achter de woningen aan de Hoofdweg tot 132 tot 142 liggen gedeeltelijk braak. De op deze gronden gelegen kassen worden niet meer gebruikt en zijn in zeer vervallen staat.
De gronden van de gemeente Aalsmeer worden gebruikt als grasland en tuin op grond van een huurovereenkomst.

2.4 Stedenbouwkundige analyse

De percelen aan de Hoofdweg liggen aan de zuidkant van de bebouwing aan de Romeijnstraat en ten westen van de Schoutweg in het dorp Kudelstaart. Op de kaart vormt het plangebied Hoofdweg Zuid een logische afronding van de bestaande bebouwingsstructuur. De percelen liggen aan de rand van de woonwijk en zijn nu in gebruik als tuinbouwgebied in combinatie met agrarische bebouwing.
De transformatie van een verouderd glastuinbouw naar een aantrekkelijke nieuwe woonwijk, eventueel waar nodig gecombineerd met andere voorzieningen, vormt de afronding van de Zuidwesthoek van Kudelstaart.

Bij de vormgeving van het plan dient de bestaande bedrijfsbebouwing ruimtelijk met aandacht ingepast te worden.

Ten noorden en ten oosten van het plangebied zijn uitbreidingswijken te vinden die in de jaren 1990 tot en met 2005 zijn ontstaan. Ze worden gekenmerkt door woonhoven met voornamelijk grondgebonden rijenwoningen die gepositioneerd zijn in een orthogonale structuur, gebaseerd op de richting van de aanwezige polders.

De Schoutweg, die het noordelijke plangebied begrenst, heeft een breed profiel bestaande uit een brede watergang en een groenvoorziening en functioneert als hoofdonsluitingsweg met vrijliggende fietspaden in combinatie met ventwegen als onderdeel van de wegenstructuur binnen de woonbuurten.

In de noord-zuid richting zijn deels autoluwe straten te vinden met brede watergangen en groenvoorzieningen die de ruimtelijke structuur in de buurt versterken. Voor het plangebied biedt dit kansen om de aanwezige groene en blauwe kwaliteiten te versterken en in het plangebied door te trekken om een aantrekkelijk woon- en leefmilieu te maken voor zowel nieuwe bewoners als bestaande bewoners.

2.5 Analyse bestaande openbare ruimte

In de bestaande situatie is er geen openbare ruimte aanwezig binnen het plangebied.

2.6 Analyse bestaande situatie verkeer

In de huidige situatie is de Schoutweg aangesloten op de Hoofdweg. Beide wegen hebben een 50km regime en worden gezien als gebiedsontsluitingswegen. De Schoutweg dient als ontsluiting voor de wijken aan de zuid oost kant van Kudelstaart en wordt verder ontsloten op de Hoofdweg. Conform de voorkeurskenmerken van Duurzaam Veilig binnen de bebouwde kom, opgesteld door het CROW, wordt de Hoofdweg bij een verdere detaillering gezien als een wijkontsluitingsweg met vrijliggend fietspad, welke een maximum capaciteit kent van 15.000 mvt/etm. De fietsroute langs de Schoutweg loopt over het woonerf Zuiderpark. Daarmee valt de Schoutweg ook onder een wijkontsluitingsweg met fietspad, maar kent deze weg een lagere maximum capaciteit van 4000 mvt/etm doordat parkeren op de rijbaan is toegestaan. Op de Hoofdweg tussen de Schoutweg en de Ambachtsheerweg rijden momenteel circa 4.800 motorvoertuigen per etmaal en 6.400 motorvoertuigen tussen de Schoutweg en de Daltonstraat.

De locatie Hoofdweg Zuid is bereikbaar met het Openbaar Vervoer en sluit aan op de busverbinding 358. De busverbinding 358 rijdt vanaf busstation Amsterdam Zuid via Amsterdam UMC vestiging Boelelaan, busstation Amstelveen en Floraholland naar Kudelstaart en heeft enkele haltes aan de Bilderdammerweg. Deze busverbinding kent ook een halte op het busstation Zwarteweg in Aalsmeer, waar de overstap gemaakt kan worden op de buslijnen richting Uithoorn en Schiphol over de vrijliggende busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg. De dichtstbijzijnde halte van het plangebied ligt op ca. 500 meter. Het betreft een halfuur dienst.

In 2018 heeft Goudappel Coffeng een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd "verkeersonderzoek Kudelstaart". Hierin zijn onder andere de verkeerseffecten van de nieuw te ontwikkelen woonwijk opgenomen. Uit het Verkeersonderzoek Kudelstaart zijn enkele samenhangende maatregelen voorgesteld die moeten zorgen dat met name het toenemende autoverkeer zich veilig in Kudelstaart beweegt. Deze maatregelen worden gefaseerd uitgevoerd:

- vrijliggend fietspad Bilderdammerweg-zuid doortrekken langs de Bilderdammerweg-noord en aansluiten op de bestaande fietsstructuur;
- verkeersveilige inrichting Kudelstaartseweg, tussen de Madame Curiestraat en het Robend (voorheen in het onderzoek nog éénrichtingsverkeer Kudelstaartseweg);
- doortrekken Robend naar de Hoofdweg.

Daarnaast is in het verkeersonderzoek gesproken over het verbreden van de rijstroken op de N231-zuid, tussen de Bachlaan en de Hoofdweg en wordt aanbevolen om extra rijstroken

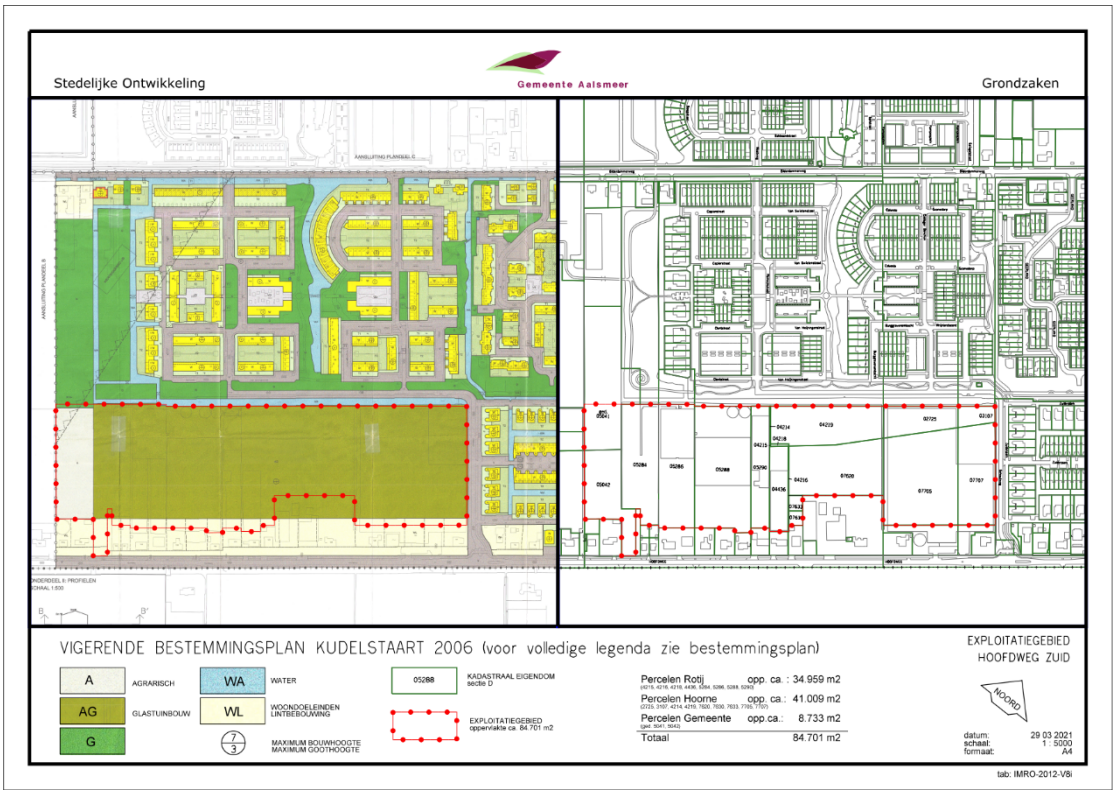
toe te voegen op de Bachlaan en de Mijnsherenweg om het verkeer in de toekomst ook voldoende te kunnen afwikkelen. De N231 is in beheer van de provincie Noord-Holland. Het al dan niet uitbreiden van de capaciteit van de N231 en de daarbij behorende kruispunten wordt meegenomen in een gezamenlijke studie, de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob. In het eerste kwartaal van 2022 zal meer bekend worden gemaakt over de resultaten uit deze studie.

Bij het toevoegen van woningen en een supermarkt is aandacht vereist voor de consequenties daarvan voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op het lokale wegennet, als ook het regionale wegennet. Het toevoegen van nieuwe woningen zal goed moeten worden ingepast. De verkeersbelasting op de bestaande wegen, de ontsluiting van het plangebied, als ook de inrichting van de aansluitende lokale wegen moeten worden meegenomen in de totale afweging. Het plan gebied dient twee hoofdontsluitingen te hebben om het verkeer goed te kunnen afwikkelen. Het betreft een hoofdontsluiting op de Hoofdweg en een tweede hoofdontsluiting op de Schoutweg. De verbinding van het plangebied met de Romeijnstraat wordt ingericht als langzaam verkeer verbinding voor voetgangers en fietsers. Daarnaast wordt de langzaam verkeerverbinding, het Cory Vonkpad, wat gelegen is aan de westzijde van het plangebied, aangesloten op de aan te leggen wegenstructuur in het plangebied.

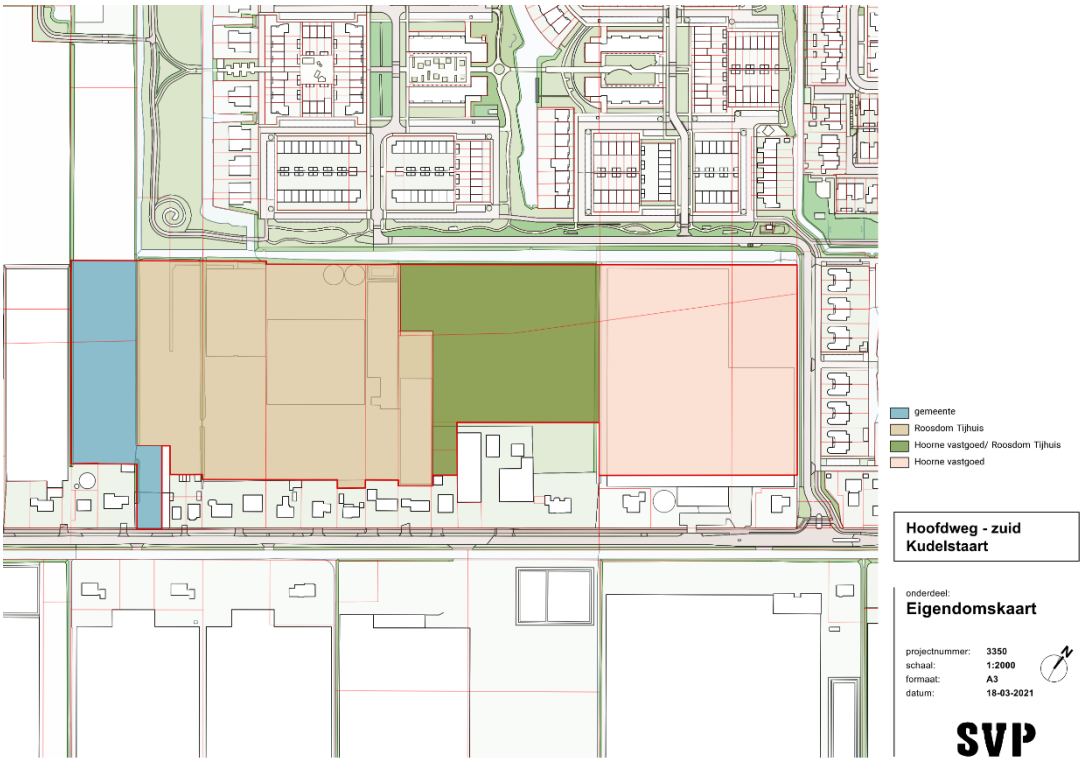
Het rapport van Goudappel Coffeng is recent aangevuld met verkeersonderzoeken op detailniveau rond het plangebied, waarin het nieuwe woonprogramma van ca. 300 woningen is opgenomen evenals de toevoeging van een supermarkt in dit gebied. Daaruit blijkt dat de bestaande kruisingen en wegvakken direct aansluitend aan het plangebied, de toename van de verkeersstromen goed en op een verkeersveilige manier kunnen verwerken. Daarnaast wordt het wegvak van de Schoutweg tussen de kruisingen Hoofdweg en Zuiderpark opnieuw ingericht. Het wegvak wordt verbreedt van 5,5m naar 6,5m1 en er wordt een parkeerverbod ingesteld. Het verlies van de mogelijkheid om te parkeren op de Schoutweg over dit wegvak wordt gecompenseerd door langs de ventweg Zuiderpark circa 7 langsparkeerplaatsen te creëren in samenspraak met de bewoners.

2.7 Eigendomssituatie

Het plangebied heeft een oppervlakte van in totaal circa 8,5 hectare. De binnen het plangebied gelegen gronden zijn grotendeels in eigendom van Hoorne Vastgoed Ontwikkeling B.V. en Roosdom Tijhuis. Deze twee partijen, beide projectontwikkelaars, werken samen en zijn gezamenlijk de primaire initiatiefnemers van het project. Zij bezitten het eigendom van dan wel hebbende kooprechten op circa 85% van het plangebied.
De overige gronden in het plangebied (circa 15%) zijn eigendom van de gemeente Aalsmeer.



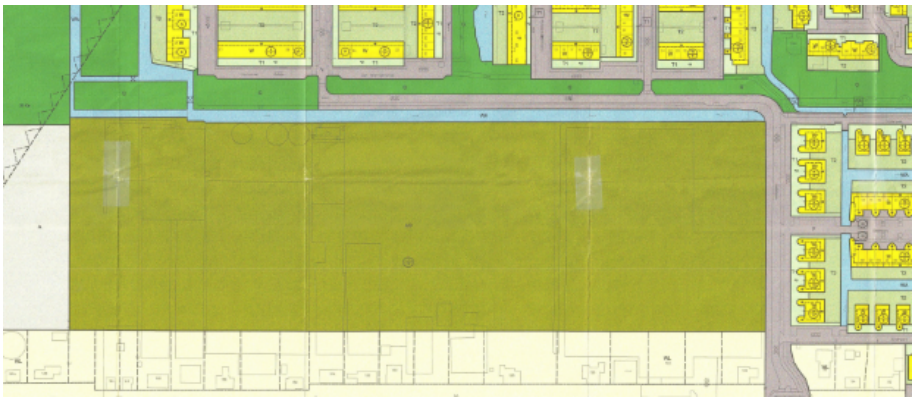
Afbeelding 2. Bestaande bestemming en huidige kadastrale kaart



Afbeelding 3. Eigendommen per april 2021

2.8 Geldend planologisch-juridisch kader

De gronden binnen het plangebied vallen binnen het op dit moment binnen het bestemmingsplan Kudelstaart 2006. Dit bestemmingsplan is consoliderend van aard. In september 2021 is het algemeen bestemmingsplan Kudelstaart 2020 in werking getreden voor het omliggend gebied. Hierin is de locatie Hoofdweg niet opgenomen zodat de eerdere bestemming uit 2006 gehandhaafd blijft. De gronden zijn nu grotendeels bestemd voor Glastuinbouw. Toegestaan zijn glastuinbouwbedrijven, tuinen en erven met inbegrip van bijbehorende bijgebouwen, groenvoorzieningen en water. Een klein deel van de gronden, gelegen aan de zuidwestzijde van het plangebied, is op dit moment bestemd voor agrarische doeleinden. Op onderstaande afbeelding 4 is de plankaart van het nu geldende bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding 4. Plankaart geldend bestemmingsplan

Dit huidig, vigerend bestemmingsplan voor de te ontwikkelen locatie is consoliderend van aard. Om de beoogde gebiedsontwikkeling mogelijk te maken zal een bestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht waarmee te zijner tijd gedeeltelijk het bestemmingsplan Kudelstaart 2006 wordt herzien.

Alvorens het college van burgemeester en wethouders overgaat tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is het van belang inzicht te hebben in relevante beleidskaders, wet- en regelgeving, op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. In het volgende hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

3. Toetsingskader (beleid, wet- en regelgeving)

In dit hoofdstuk worden de van toepassing zijnde algemene beleidsregels omschreven vanuit de verschillende overheden.

3.1 Beleid, wet- en regelgeving rijksoverheid

In september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van kracht geworden. Het NOVI biedt perspectief om grote, complexe opgaven integraal op te pakken op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Daar waar het gaat om de toekomst van de fysieke leefomgeving geeft de rijksoverheid prioriteit aan ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het grote woningtekort ziet het rijk bij uitstek als een opgave die zowel voor de korte als langere termijn inzet van alle partijen vraagt, lokaal, regionaal, provinciaal en aan de zijde van het Rijk. Het inlopen van het woningtekort vraagt van de gezamenlijke overheden ruimte te bieden of te creëren voor het in een hoog tempo ontwikkelen van voldoende plannen met de juiste kwaliteiten. De uitdaging is dit zo te doen dat steden en stedelijke regio's hier sterker en gezonder uitkomen.

Ondanks het geconstateerde woningtekort dient op basis van het landelijke Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bij woningbouwplannen de Ladder voor duurzame verstedelijking te worden doorlopen. Dit betekent dat in het kader van de planologische procedure de behoefte aan de voorgenomen woningbouw dient te worden aangetoond.

Het gaat om een nadere motiveringseis die in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen ten behoeve van een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Bij elke nieuwe stedelijke ontwikkeling moet gemotiveerd worden dat er behoefte is aan deze ontwikkeling. Eerst dient te worden aangegeven dat er een actuele regionale behoefte is aan de voorgenomen ontwikkeling, daarna dient te worden aangegeven of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen en daarna dient te worden aangegeven of de nieuwe locatie goed kan worden ontsloten of valt te ontsluiten. De ladderonderbouwing betreft de woningen en de supermarkt.

Wat betreft de energietransitie in relatie tot woningbouw geldt vanaf 1 januari 2021 het zogenaamde 'BENG' (Bijna Energieneutrale Gebouwen) als nieuwe wetgeving in Nederland. Deze wetgeving vervangt de EPC-norm voor nieuwbouw. BENG is gebaseerd op de "Trias Energetica", een driestappenstrategie om een energiezuinig ontwerp te maken. De huidige EPC-methode om de energieprestatie van woningen te berekenen voldoet niet meer. Bij de huidige EPC nieuwbouweis is het bijvoorbeeld mogelijk om het energieverlies van een woning door de gebouwvorm, bijvoorbeeld door een grote glaswand, te compenseren met zonnepanelen. Er is daardoor bij de huidige eis geen relatie met het energieverbruik per m^2. De BENG-eisen houden hier wel rekening mee. Er wordt een aparte eis gesteld aan de buitenkant van een gebouw, de zogenoemde schil, om de energiebehoefte te limiteren. Dit noemen we BENG 1. Daarnaast moet de energievraag van een gebouw zo veel mogelijk uit hernieuwbare energie bestaan: de BENG 3-eis. En tenslotte moet de resterende energiebehoefte zo efficiënt mogelijk worden ingevuld: BENG 2. De nieuwbouw van de woningen moet aan deze normen gaan voldoen.

Naar aanleiding van de invoering van Wet VET (Wet Voortgang Energietransitie) op 1 juli 2018, is aansluiting voor kleinverbruikers op het aardgasnet niet meer mogelijk. Een te ontwikkelen woongebied zal aardgasvrij gerealiseerd moeten worden. Tijdig overleg met de netbeheerder is noodzakelijk om te zorgen dat de energie-infrastructuur geschikt is voor het aansluiten van nieuwe gebouwen.

3.2 Beleid, wet- en regelgeving provincie

In de Omgevingsvisie NH2050 van de provincie is de doelstelling opgenomen om vraag en aanbod van woon- en werklocaties kwantitatief en kwalitatief beter met elkaar in overeenstemming te brengen. Een zorgvuldig gebruik en verdeling van de schaarse ruimte is van belang. Gekozen is voor het behouden van het metropolitane landschap, maar met mogelijkheden voor toevoeging of verandering van functies. Om het landschap te sparen, is in de Omgevingsvisie gekozen voor verdichting van de bestaande kernen. Sterke kernen en sterke regio's zijn van cruciale betekenis voor de leefbaarheid.

De Omgevingsvisie gaat uit van ontwikkelprincipes waarbij wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk worden gerealiseerd en geconcentreerd. Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk, en voegen zich naar de vraag op basis van de meest actuele cijfers.

Door middel van de Omgevingsverordening is de doorwerking van de Omgevingsvisie naar gemeentelijke ruimtelijke plannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald. Het betreft regels voor de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen binnen het gehele provinciale grondgebied en specifiek voor het landelijke gebied van Noord-Holland waarmee een provinciaal belang gemoeid is.
Bij de (woningbouw)ontwikkeling Hoofdweg Zuid moet rekening worden gehouden met de bepalingen die gelden op basis van de werkingsgebieden 'MRA – landelijk gebied' en 'LIB5 zone Schiphol'.

In de Omgevingsverordening is de woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid aangeduid als landelijk gebied/MRA landelijk gebied.

Ontwikkelingen in het landelijk gebied zijn niet per definitie uitgesloten maar hiervoor geldt een aanvullend afwegingskader waarin aangetoond moet worden dat de ontwikkeling voldoet aan:

- de Ladder van duurzame verstedelijking voor zowel wonen als supermarkt.
- binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken
- de landschappelijke inpassing van het plan getoetst is door de commissie ARO.

Nadat de Provincie akkoord is met c.q. geen bezwaar aantekent tegen de wijziging van het bestemmingsplan o.b.v. voorgaande criteria, wordt parallel de aanduiding Landelijk gebied voor de te ontwikkelen locatie Hoofdweg Zuid door de provincie opgeheven.

MRA – landelijk gebied

Afbeelding: Omgevingsverordening, in groen het werkingsgebied landelijk gebied / MRA landelijk gebied. Woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid in rood

Hoofdweg Zuid en regionale afstemming.

De ontwikkeling van Hoofdweg Zuid gaat uit van de realisatie van circa 300 woningen en een supermarkt. Daarmee is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Op basis van artikel 6.3 van de Omgevingsverordening is een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het huidig landelijk gebied mogelijk, onder voorwaarde dat deze ontwikkeling in overeenstemming is met binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken waarbij de provincie parallel de aanduiding Landelijk gebied op de te ontwikkelen locatie verwijdert. Dit artikel is daarmee aanvullend op de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Bestuurlijke afspraken over regionale woningbouwlocaties zijn binnen de regio Amstelland – Meerlanden gemaakt en vastgelegd in het in 2021 afgesloten Woonakkoord tussen de provincie Noord-Holland en de gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden. De woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid is hierin opgenomen.

Ladder duurzame verstedelijking

*D*e ladderonderbouwing is verplicht in dit geval omdat de locatie onderdeel is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Onder invloed van Europese regelgeving ligt het accent bij bestemmingsplanwijzigingen in mindere mate op een onderbouwing in economische termen (concurrentie met bestaande voorzieningen) maar meer in ruimtelijk relevante termen. Hierbij valt te denken aan mobiliteitseffecten, de ruimtelijke uitstraling van de activiteit op de omgeving, leefbaarheid en leegstand als een negatieve factor in de ruimtelijke kwaliteit. In het geval van een wijziging naar wonen of detailhandel dient ook voldaan te worden aan de Ladder voor Duurzame Stedelijke Vernieuwing (artikel 3.1.6 lid 2 Bro). De drie treden waaraan voldaan moet worden zijn:

a) Er moet een actuele behoefte aangetoond worden voor de voorgenomen ontwikkeling.
b) Als deze behoefte er is moet beschreven worden in hoeverre daarin voorzien kan worden in bestaand stedelijk gebied.
c) Als dat dat laatste niet kan, is het toegestaan ruimte buiten bestaand stedelijk gebied te gebruiken mits deze goed multimodaal ontsloten is.

De mate waaraan voldaan wordt aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking dient middels gedegen onderzoek aangetoond te worden.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Een andere randvoorwaarde bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het werkingsgebied landelijk gebied is dat bij het opstellen van het bestemmingsplan rekening wordt gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Aandacht moet bijvoorbeeld besteed worden aan de ontstaansgeschiedenis, de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en de toepasselijke provinciale structuren.

Definities Bestaand stedelijk gebied in relatie tot LIB.

Voor de definitie van het begrip Bestaand stedelijk gebied (BSG) wordt verwezen naar artikel 1.1.1, eerste lid, onder h van het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro). Als BSG wordt volgens dit artikel aangemerkt: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Volgens de Nota van Toelichting bij het Bro is de kwalificatie van bestaand stedelijk gebied afhankelijk van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving.

De woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid kan, gelet op de omstandigheden van het geval, worden beschouwd als onderdeel van bestaand stedelijk gebied. In het geval agrarische gronden aan alle zijden omsloten worden door stedelijke functies, zijn deze agrarische gronden namelijk te beschouwen als onderdeel van het bestaand stedelijk gebied. In het reeds genoemde bestemmingsplan Kudelstaart 2006 en bij de komende herziening worden de gronden aan alle zijden omsloten door bestemmingen ten behoeve van de woonfunctie, water, groenvoorzieningen en verkeer. Daarmee maakt de locatie onderdeel uit van een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing alsmede de daarbij behorende voorzieningen en stedelijk groen.

Gelet op bovenstaande omstandigheden is de locatie Hoofdweg Zuid aan te merken als Bestaand stedelijk gebied in de zin van het LIB.

Hoofdweg Zuid en LIB5 zone Schiphol.

Ter plaatse van de woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid is het werkingsgebied LIB 5 zone van kracht. Dat betekent dat in de toelichting van het bestemmingsplan rekenschap gegeven moet worden van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Daarnaast moeten de redenen worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

Afbeelding: Omgevingsverordening, met contour LIB5 zone Schiphol, in rood woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid

Dit artikel moet worden gelezen in samenhang met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), dat de ruimtelijke regels op rijksniveau bevat in verband met de aanwezigheid en het gebruik van luchthaven Schiphol. Met de wijziging van de regels voor externe veiligheid en geluid in het LIB per 1 januari 2018 is het beleid uit de voormalige Nota Ruimte voor het gebied binnen de zogenaamde 20 Ke-contour in het LIB verankerd. Het gebied binnen de 20 Ke-contour is daartoe als een nieuwe zone, te weten het afweginggebied (zone 5) aan het beperkingengebied toegevoegd. In het LIB is bepaald dat binnen zone 5, buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties zijn toegestaan.

Bij nieuwe ontwikkelingen in zone 5 LIB dienen ook de externe veiligheidsaspecten met het oog op de luchtvaart te worden betrokken bij de afweging. Gemotiveerd moet worden op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

3.3 Beleidskaders gemeente

3.3.1 Gebiedsvisie Aalsmeer

Voor het gehele grondgebied van Aalsmeer is door de gemeente samen met de bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en instellingen de "Gebiedsvisie Aalsmeer 2020" opgesteld. Deze ruimtelijke visie is op 26 november 2009 door de gemeenteraad vastgesteld en heeft op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening de status van een structuurvisie. Daarmee is de gebiedsvisie een strategisch beleidsdocument waarin het integrale ruimtelijk beleid van de gemeente vastligt. In de "Gebiedsvisie Aalsmeer 2020" is aangegeven dat het beleid nader wordt uitgewerkt aan de hand van thema's. Op 18 november 2014 heeft de gemeenteraad een uitvoeringsparagraaf en uitvoeringsagenda vastgesteld en daarbij tevens de Gebiedsvisie expliciet aangeduid als structuurvisie.

De Gebiedsvisie beschrijft de aantrekkingskracht van Aalsmeer als woonplaats. Aantrekkelijk zijn de ligging in het centrum van de metropool met veel voorzieningen onder handbereik, het prettige woonmilieu in de wijken van Aalsmeer en de onderlinge betrokkenheid met het drukke verenigingsleven. Deze voordelen wegen op tegen de nadelen van een mindere bereikbaarheid en de (geluid-)overlast van het luchtverkeer van en naar de nabij gelegen luchthaven Schiphol. Volgens de Gebiedsvisie is het beleid gericht op het op peil houden van het woningaanbod en het in de toekomst kunnen blijven aanbieden van geschikte woningen passend bij de vraag en het karakter van Aalsmeer. Dit is belangrijk om ook in de toekomst een aantrekkelijk vestigingsgebied te kunnen zijn, in de eigen behoefte te kunnen voorzien en een bijdrage te leveren aan de regionale opgave.

In de Uitvoeringsparagraaf is aangegeven dat woningbouw in Kudelstaart Zuid na 2020 is voorzien, dat de sportfunctie eventueel geïntensiveerd wordt en dat voor het landelijk gebied de agrarische doelstelling gehandhaafd blijft. De voorgenomen woningbouw binnen het plangebied past binnen het ruimtelijk beleid zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad. Voor de functie supermarkt wordt hiervan gemotiveerd afgeweken.

3.3.2 Schiphol-dossier

Volgens de Gebiedsvisie is een heroverweging van het woningbouwbeleid aan de orde in het geval zich veranderingen voordoen ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol. Sinds de

vaststelling van de Gebiedsvisie in 2009 en de uitvoeringsparagraaf in 2014 heeft de luchthaven Schiphol een aanzienlijke groei doorgemaakt. Inmiddels is het plafond van 500.000 vluchten per jaar dat in het Aldersakkoord is afgesproken voor de periode tot en met 2020, nagenoeg bereikt (pre Corona). Dit aantal wordt verankerd in het ontwerp Luchthavenverkeersbesluit dat in 2021 ter inzage heeft gelegen en waarop de gemeente Aalsmeer een zienswijze heeft ingediend.
De effecten van de groei van het luchtverkeer hebben hun weerslag op het leefklimaat in Aalsmeer. Verdere groei heeft bijvoorbeeld nadelige gevolgen voor de geluidbelasting in Aalsmeer. In december 2017 heeft de gemeenteraad het Position Paper "De mensen achter de cijfers" vastgesteld. Volgens het Position paper was verdere groei van de luchthaven niet verantwoord met het oog op de leefbaarheid in Aalsmeer. Inmiddels zijn het college en de voltallige gemeenteraad unaniem van mening dat de hinder van Schiphol die door inwoners wordt ervaren te groot is. Van verdere groei van het aantal vluchten kan, zonder een aantoonbare en meetbare afname van die hinder, geen sprake meer zijn.
Alleen door afname van het aantal vluchten kan er volgens college en raad een substantiële afname van hinder worden bereikt. Deze boodschap heeft het gemeentebestuur van Aalsmeer in november 2020 in een open brief verkondigd aan het kabinet en de Tweede Kamer.

Bij het mogelijk maken van nieuwe woningbouw maken wij een brede afweging. De invloed van het luchtverkeer, de geluidsbelasting en de beperkingenzones rondom de luchthaven spelen daarbij zeker een rol. Maar wij hebben ook oog voor de behoefte vanuit de woningmarkt, het feit dat er lange wachtlijsten zijn en dat bijvoorbeeld ook het voorzieningenniveau op peil gehouden moet worden. Ook dat zijn aspecten die een rol spelen bij het investeren in de leefbaarheid van onze kernen.

In het 'Plan van Aanpak voortvarende woningbouw' heeft het college verschillende locaties aangewezen waar nog een substantieel aantal woningen gebouwd kan worden. Ook de locatie Hoofdweg Zuid valt daaronder. Deze locatie ligt binnen LIB zone 5. Deze zone geeft echter geen beperking voor woningaantallen zolang de ontwikkeling plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied (zie ook 3.2). En dat is hier het geval. Conform de regels voor het LIB 5 zal bij de planuitwerking wel rekenschap worden gegeven ten aanzien van het aspect externe veiligheid. In de toelichting van het bestemmingplan zal ook nader worden ingegaan op het geluidsaspect.

3.3.3 Groenvisie

Voor het hele grondgebied van de gemeente Aalsmeer is een groenvisie opgesteld genaamd "Groen en Blauw voor jou". In deze visie is het groen langs het Corry Vonkpad, de Clantstraat en de Schoutweg aangeduid als structureel groen. De groene rand langs de westrand van Kudelstaart is aangeduid als onderdeel van de ecologische structuur van Aalsmeer.

3.3.4 Mobiliteitsagenda

In januari 2022 zal de Mobiliteitsagenda door de gemeenteraad, naar verwachting, worden vastgesteld. De Mobiliteitsagenda gaat uit van 3 uitgangspunten, welke zijn voort gekomen uit de eerder door de gemeenteraad vastgestelde koersen in het Koersdocument.

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

Vanuit de uitgangspunten betekent dit dat er in het plangebied wordt gekeken naar de bereikbaarheid vanuit alle modaliteiten, bijvoorbeeld door de aansluiting te vinden met het openbaar vervoer en in te zetten op een goede aansluiting van het fietsnetwerk, zodat gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Ook houdt dit bijvoorbeeld in dat wordt ingezet op duurzame mobiliteit. De wijze waarop (openbare)laadinfrastructuur wordt ingepast in het plangebied moet tijdig worden afgestemd met de netbeheerder om zo voldoende capaciteit te kunnen genereren.

3.3.5 Nota Parkeernormen Aalsmeer

Voor de toepassing van de parkeernormen in het plangebied geldt op dit moment de "Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016" en wordt gewerkt aan de herziening van deze nota. Na eventuele herziening zal de dan geldenede parkeernota het beleidsuitgangspunt vormen. De huidige Nota Parkeernormen is gebaseerd op landelijke richtlijnen en wordt in de gehele gemeente gehanteerd. Door middel van een parkeerbalans zal de ontwikkelaar aan moeten tonen dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de parkeernormen die gelden op moment van vergunningverlening.

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

Wonen

Type	Eenheid	Parkeernorm
Woning groot >140m²	Per woning	2,2
Woning middel 100m²-140m²	Per woning	1,9
Woning klein < 100m²	Per woning	1,5
Kamerverhuur	Per kamer	0,8
Aanleunwoning & serviceflat	Per woning	1,2

Duurzame mobiliteit zal door de ontwikkelaar moeten worden meegenomen in de planvorming.

3.3.6 Woonbeleid

Randvoorwaarden Volkshuisvesting

Inleiding

Uitgangspunten Woonagenda Aalsmeer 2020

Programmatisch:

- *Prijssegmenten:*
  - *25 % sociaal waaronder sociale huur eventueel aangevuld met sociale koop:*
    Binnen het sociale segment moet worden gezocht naar een mix van woningen tot de aftoppingsgrens voor huurtoeslag en de sociale huurgrens. Voor de sociale koop gelden de maximale stichtingskosten zoals genoemd in de vigerende Woonagenda Aalsmeer.
  - *30 % middelduur:*
    - *Woningen in het middensegment worden zowel in de koop- als in de huursector aangeboden;*
    - *Het aanbod in het middeldure koopsegment bestaat uit een mix van woningen behorende tot de subcatogorie "middelduur laag" en de subcategorie "middelduur hoog".*
  - *45 % overig*

Tabel 1: Prijssegmenten Woonagenda Aalsmeer, prijspeil 1 januari 2021

	Prijspeil 2019 (woonagenda)	**Indexering 1-1-2020**	**Indexering 1-1 2021**
CPI (2015 = 100)	104,05	106,16	107,62
Prijsstijging	n.v.t.	2,11%	1,46 %
Koopwoningen			
Sociaal/goedkoop	< €200.000	< €204.000	< €207.000
Middelduur	€200.000 - €363.000	€204.000 - €371.000	€207.000 - €376.000
- Middelduur laag	€200.000 - €290.000	€204.000 - €296.000	€207.000 – €300.000
- Middelduur hoog	€290.000 - €363.000	€296.000 - €371.000	€300.000 - €376.000
Duur	> €363.000	> €371.000	> €376.000
Huurwoningen			
Sociaal/goedkoop*	< €720 p/m	< €737 p/m	< €752 p/m
Middelduur	€720 - €900 p/m	€737 - €919 p/m	€752 - €932 p/m
Duur	> €900 p/m	> €919 p/m	> €932 p/m

*De grens tussen sociale huur en middeldure huur wordt wettelijk bepaald

paraaf :

Doelgroepen:

(N.B. Onderstaande is geen letterlijke tekst uit de Woonagenda maar een samenvatting + nadere invulling van hetgeen er in de Woonagenda staat)

Aalsmeer streeft naar gemengde wijken. Mensen met verschillende achtergronden, van verschillende leeftijden en met verschillende inkomens moeten samen kunnen leven in een wijk. In de Woonagenda wordt specifiek aandacht gevraagd voor jongeren en starters, senioren en inwoners met een beperking. Ervaring in de afgelopen jaren leert dat:

- Senioren met een verhuiswens veelal op zoek zijn naar een appartement met minimaal 3 kamers (woonkamer/keuken en 2 slaapkamers);
- Jongeren (tot 27 jaar) die alleenstaand zijn, ook best tevreden zijn met een 2 kamerwoning mits deze in het laagste prijssegment wordt aangeboden;
- De groep starters heel divers is: voor een groot deel zijn dit jongeren, maar er is ook een oudere groep die herstart. Bepalend voor de woonwensen van deze groep zijn huishoudensamenstelling en inkomen.
- Inwoners met een psychische beperking vooral op zoek zijn naar een kleine 2 kamerwoning in het sociale segment, het liefst met enkele geclusterd;
- De woonwensen van mensen met een fysieke beperking, afhankelijk van de aard van de beperking, sterk verschillen.

Anti-speculatie en zelfbewoning:

- Alle nieuwbouwwoningen in Aalsmeer hebben een zelfbewoningsplicht van 5 jaar, gemeten vanaf het moment dat de woning wordt opgeleverd. Gedurende deze 5 jaar moet de eigenaar van de woning de woning bewonen. Dit betekent dat de woning in deze periode best verkocht mag worden, maar dat ook dan de nieuwe eigenaar, gedurende de resttand looptijd van de zelfbewoningsplicht ook daadwerkelijk zelf de woning bewoond;
- Op het moment dat een nieuwbouwwoning wordt verkocht voor een prijs beneden de actuele marktwaarde, wordt er een anti-speculatiebeding opgelegd van 5 jaar. Er zijn bestaande koopconstructies, zoals KoopStart en Koopgarant die eigen standaard bepalingen hebben om speculatie tegen te gaan. Toepassing van deze bepalingen is ook akkoord.

Uitgangspunten Verordening doelgroepen woningbouw Aalsmeer 2019

De verordening doelgroepen Aalsmeer 2019 doet uitspraken over de zaken m.b.t. sociale – en middeldure huurwoningen:

a) De huurprijsgrenzen van deze categorieën woningen (deze komen overeen met de grenzen uit de Woonagenda);
b) De doelgroep voor deze categorieën woningen;
c) De minimale instandhoudingstermijn van deze categorieën woningen.

M.b.t. punt b: Artikel 3. Doelgroep

1. Als doelgroep voor sociale huurwoningen worden aangemerkt huishoudens met een maximaal inkomen tot de DEAB-norm.

2. Als doelgroep voor middeldure huurwoningen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder c van deze verordening worden aangemerkt huishoudens met een inkomen tot maximaal 1,5 keer de DAEB-norm.

M.b.t. punt c: Artikel 4. Instandhoudingstermijn

1. Sociale huurwoningen dienen gedurende een termijn van tenminste 20 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar blijven.
2. Middeldure huurwoningen, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder c van deze verordening dienen gedurende een termijn van tenminste 20 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar te blijven.
3. Burgemeester en wethouders kunnen indien economische omstandigheden daartoe aanleiding geven de in lid 1 en 2 van dit artikel genoemde instandhoudingstermijn termijn ten gunste van de aanvrager aanpassen.

De vastgestelde Verordening doelgroepen woningbouw Aalsmeer 2019 definieert onder andere het begrip sociale huurwoning en middeldure huurwoning. De omschrijving daarvan wordt opgenomen in het nader op te stellen bestemmingsplan en daarmee juridisch afdwingbaar door derden in de toekomst. Daarnaast wordt vooruitlopend op het onherroepelijk worden van het toekomstig bestemmingsplan in een anterieur overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente afspraken van dezelfde strekking gemaakt zodat deze begrippen vroegtijdig en tussentijds geborgd worden.

Prestatieafspraken Eigen Haard – Gemeente – Huurdervereniging

Eigen Haard is veruit de grootste verhuurder van sociale huurwoningen in de gemeente Aalsmeer. Naast Eigen Haard heeft ook woningcorporatie Habion bezit (= specialist in woonconcepten voor senioren) en belegger MN-services (= pensioenfonds van de Metaalsector). In de Woonagenda is bewust niet vastgelegd dat sociale huurwoningen gerealiseerd en beheerd moeten worden door een toegelaten instelling. Ook andere partijen mogen hiervoor ingezet worden. In de prestatieafspraken die de gemeente met Eigen Haard heeft is gemeentelijke inspanningsverplichting openomen om ontwikkelaars in contact te brengen met Eigen Haard, maar ook dat de ontwikkelaar vervolgens vrij is om uiteindelijk met een andere partij in zee te gaan.

Huisvestingsverordening Aalsmeer 2020

Sociale huurwoningen in de gemeente Aalsmeer worden toegewezen op basis van regels die zijn vastgelegd in de Huisvestingsverordening Aalsmeer 2020. Voor sociale huurwoningen in het bezit van een toegelaten instelling is de huisvestingsverordening van toepassing zolang de woningen in het sociale segment worden verhuurd. Voor sociale huurwoningen in het bezit van een andere partij geldt de Huisvestingsverordening alleen bij de eerste verhuur.

3.3.7 Klimaatadaptatiebeleid en rioleringsbeleid

Het klimaat in Nederland verandert. Om te zorgen dat een nieuwe gebouwde omgeving ook toekomstbestendig is dient zoveel mogelijk met deze verandering rekening te worden

gehouden bij het ontwerp. Klimaatadaptatie is het proces waarbij de samenleving zich aanpast aan het actuele of verwachte klimaat en de effecten daarvan, om de schade die gepaard kan gaan met klimaatverandering te beperken en de kansen die de klimaatverandering biedt te benutten. Instrumenten zijn o.a. vermindering/beperking van verhard oppervlak, stimulering van groen en waterdoorlatendheid en voorkomen van hittestress.
Weersextremen nemen toe in aantal, omvang en intensiteit. Internationaal onderzoek toont aan dat deze trends duurzaam zijn. Daarom richt klimaatadaptatiebeleid zich op bestrijding van wateroverlast, van droogtestress, van hittestress en op waterveiligheid.
Gemeente Aalsmeer zal binnenkort nieuw klimaatadaptatiebeleid bestuurlijk vaststellen. Dit is vastgelegd in het *Actieplan en Agenda klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026.* Dit beleid geldt voor alle stedelijke ruimte, openbaar en particulier.

De **waterparagraaf** (ook wel: klimaattoets) bij nieuwe plannen, ontwikkelingen en bij reconstructies en herinrichtingen is een wettelijk verplicht onderdeel in de voorbereiding. De waterparagraaf heeft geen wettelijk voorgeschreven format, maar moet de onderbouwing bevatten van de te behalen doelen op het gebied van klimaatadaptatie, riolering, water en waterbeheer.
Verschillende partners stellen eisen ten aanzien van het watersysteem. Primair zijn dit gemeente en waterbeheerder, maar ook de drinkwatersector kan eisen stellen of wensen aangeven, die moeten worden meegenomen.

De eisen en uitgangspunten van de betrokken waterbeheerder Waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn separaat beschreven. De Keur, de Legger, de geldende Waterbeleidsplannen en watergebiedsplannen omvatten een groot deel van het geldende beleid. Actuele en/of aanvullende eisen zijn bij de waterschappen verkrijgbaar.

De gemeente zelf stelt eisen over klimaatadaptatie, riolering (afvalwaterverwerking, hemelwaterverwerking) en grondwaterbeheer. Het *Actieplan en Agenda Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026* zijn recent vastgesteld. Hieronder is het beleid per thema aangegeven.

Klimaatadaptatie algemeen

Het beleid geeft invulling aan de thema's die zijn benoemd in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) en sluiten op hoofdlijnen aan bij de te behalen normen die zijn opgesteld door de metropoolregio Amsterdam (MRA). Per thema zijn de eisen als *ambitie* beschreven. Steeds is de aanpak voor *nieuwbouw en nieuwe stedelijke ontwikkelingen* beschreven.
In het gemeentelijk actieplan Aalsmeer 2021 -2026 worden naast beleid en maatregelen in de bestaande buitenruimte vooral kaders en randvoorwaarden gegeven voor nieuwe ontwikkelingen. De thema's waar het stedelijk gebied van Aalsmeer aan moet voldoen zijn:

A. **Wateroverlast**: inrichting voor verwerking van extreme buien en bestrijding van extreme grondwaterstanden
B. **Hitte**: beperking van de impact;
C. **Droogte**: vergroten sponswerking;
D. **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 het Actieplan en Agenda Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026.

A. <u>Wateroverlast: inrichting voor extreme buien;</u>
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/kwetsbare 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.

B. 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 gezondheidsimpact 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 m^2 omvang zijn aanwezig op maximaal 300 meter 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 rekening wordt gehouden met de bestaande flora en fauna en voor nieuwe beplanting keuzes worden gemaakt voor gebiedseigen flora en fauna.

C. 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 die kostenefficiënt zijn over de levensduur van 30 jaar worden in het ontwerp opgenomen, zoals langdurige voorbelasting om restzetting te beperken.

D. 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 er voor gekozen om de uitwerking van klimaatadaptieve eisen met de programmering van reconstructies en herinrichtingen (bestaande bouw) en de SO projecten (nieuwbouw) mee te nemen ("meekoppelkansen benutten").

Rioleringsbeheer

Het *Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021-2026 (GRP)* is eind 2020 door de gemeenteraad van Aalsmeer 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 eisen zijn opgenomen in het *Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021-2026.*

<u>Inspelen op herontwikkeling en nieuwbouw</u>
In Aalsmeer vinden in de komende periode verschillende 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.

<u>Grondwaterbeheer</u>
Grondwaterbeheer is een wettelijk verplichte taak voor gemeenten en is in Amstelveen 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 2021-2026* 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.

Klimaatadaptatie procesmatig

Klimaatadaptieve eisen richten zich niet alleen op uit te voeren maatregelen, maar ook op de te behalen doelen volgens het Actieplan Klimaatadaptatie 2021-2026.

Reconstructies en herinrichtingen door de gemeente
De gemeente volgt een meerjarenprogrammering waarin reconstructies en herinrichtingen van de openbare ruimte in wijken gepland zijn die onderhoudsbehoeftig zijn en waarin nieuw beleid ingepast moet worden.
Klimaatadaptieve eisen worden in de voorbereiding van projecten meegenomen. Met technisch onderzoek tijdens de ontwerpfase, met name in de schetsontwerpen en voorontwerpen, moet aangetoond worden welke ontwerpen leiden tot het voldoen aan de klimaatadaptieve eisen.

Stedelijke ontwikkelingen (gemeente en ontwikkelende partijen)
In nieuwe stedelijke ontwikkelingen worden gebieden voorbereid op geheel of gedeeltelijk nieuwe inrichtingen en/of nieuwbouw. Nieuwe verkavelingen worden ontworpen in een nieuw vorm te geven openbare en particuliere ruimte.
Klimaatadaptieve eisen worden meegenomen in de voorbereidingstrajecten (visievorming, startnotitie, ontwerptraject met gemeente, architecten, ontwerpers en ontwikkelaars). Met technisch onderzoek moet worden aangetoond in hoeverre de gebiedsontwerpen voldoen aan de klimaatadaptieve eisen.

Particuliere ruimte (bewoners en bedrijven)
De gemeente heeft geen bevoegdheden in de particuliere ruimte, maar heeft deze ruimte wel nodig om klimaatadaptieve doelen te behalen. De gemeente heeft in het beleid gekozen voor een faciliterende rol, waarin stimuleren, aanjagen en ondersteunen kernbegrippen zijn. Voor de particuliere ruimte gelden dezelfde klimaatadaptieve eisen, maar deze kunnen niet afgedwongen worden. De gemeente staat het evenwel vrij om, indien nodig, bindende verordeningen op te stellen ten aanzien van particulier waterbeheer. Op dit moment zijn alleen regels gesteld voor hemelwaterverwerking door particulieren, die opgenomen zijn in de aansluitverordening.

4. Onderzoeken met betrekking tot de uitvoerbaarheid

Om de gewenste woningbouwontwikkeling planologisch-juridisch mogelijk te kunnen maken dient in het ruimtelijke plan de uitvoerbaarheid te worden aangetoond. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke onderzoeken dit minimaal betreft.

4.1 Milieueffectrapportage

Voor het plangebied dient met oog op de beoogde ontwikkeling van ca. 300 woningen en een supermarkt een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden. Het opstellen van een aanmeldnotitie zal de eerste stap in de procedure zijn voor het uitvoeren van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling.

4.2 Milieuzonering bedrijven

Ten behoeve van het opstellen van een bestemmingsplan dient onderzocht te worden in hoeverre er richtafstanden aangehouden dienen te worden ten opzichte van bedrijven.

Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering beperkt worden. Relevant voor het op te stellen bestemmingsplan is onderzoek naar de aan te houden afstand ten opzichte van het glastuinbouw aan de westzijde van het plangebied.

4.3 Geluid

Omdat een deel van de woningbouw in het plan Hoofdweg Zuid binnen de geluidzone van de Hoofdweg is geprojecteerd, zal een akoestisch onderzoek wegverkeer moeten worden uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is om de geluidsbelasting op de geplande woningen te bepalen. De toetsing van de berekende waarden vindt plaats aan de eisen van de Wet geluidhinder en aan het gemeentelijke geluidbeleid, zoals vastgesteld in de Deelnota Hogere Waarden.

4.4 Luchtkwaliteit

De voorgenomen ontwikkeling dient ingevolge de 'Regeling wel/niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) te worden getoetst aan deze regeling. Als NIBM-categorie is aangewezen een woningbouwontwikkeling van maximaal 1500 woningen met twee ontsluitingswegen. Het onderhavige project valt hier onder.

4.5 Archeologie

In opdracht van initiatiefnemers is door Transect verkennend onderzoek uitgevoerd in de vorm van een archeologisch bureauonderzoek. De conclusie van dit onderzoek is dat het plangebied een middelhoge verwachtingswaarde heeft waardoor wordt geadviseerd nader onderzoek te doen in de vorm van een booronderzoek. In opdracht van initiatiefnemers heeft Transect in augustus 2019 dit booronderzoek uitgevoerd. Conclusie van dit onderzoek is dat op grond van de onderzoeksresultaten de kans klein is dat bij uitvoering van de voorgenomen woningbouwplannen archeologische waarden zullen worden verstoord. Op basis hiervan wordt voor het plangebied in het kader van de voorgenomen bodemingrepen *geen* vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk geacht.

4.6 Flora en fauna

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000 gebied of het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De nabijgelegen Westeinderplassen behoren tot het Natuurnetwerk Nederland. De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden zijn Botshol en de Nieuwkoopse Plassen en de Haeck, deze liggen op meer dan 10 km van het plangebied Hoofdweg Zuid.

Binnen het plangebied bevinden zich geen waardevolle / behoudenswaardige groenelementen. In het kader van het bestemmingsplan zal ecologisch onderzoek worden verricht. Er zal worden onderzocht of en op welke wijze het project gelet op de natuurwetgeving kan worden uitgevoerd. Dit onderzoeksrapport zal ook worden gebruikt bij de vergunningverlening ten behoeve van de sloop binnen het plangebied.

Daarnaast zal ook specifiek onderzoek verricht moeten worden dan de effecten van de beoogde ontwikkeling in relatie tot het aspect stikstof.

4.7 Bodem

In het kader van de voorgestane ontwikkeling moet een verkennend onderzoek (NEN 5740) aantonen dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde (gewijzigde) gebruik. Eerdere onderzoeken, waarvan de resultaten inmiddels zijn gedateerd, hebben

aangetoond dat in het plangebied, geen ernstige bodem- of grondwaterverontreiniging voorkomt.
Voor het grootste gedeelte van het plangebied is reeds een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat er rekening moet worden gehouden met een beperkte, lokale sanering. De kosten van deze sanering zijn voor rekening van de eigenaren. Na sanering van de geconstateerde verontreinigingen, is het plangebied geschikt voor de voorgestane nieuwe functie.

4.8 Externe veiligheid

Het plangebied is niet binnen de invloedsgebieden van hogedruk aardgasleiding, LPG-tankstation, Bevi-bedrijf of route gevaarlijke stoffen gelegen. Nader onderzoek naar het groepsrisico of plaatsgebonden risico is in dat kader niet nodig.
Wel ligt het plangebied binnen de LIB5 zone. Vanwege dit Luchthavenindelingbesluit Schiphol dient bij nieuwe ontwikkelingen in dit gebied te worden gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijkheid van een vliegtuigongevallen.

Voor wat betreft zogenaamde 'niet gesprongen explosieven' (NGE) blijkt dat het plangebied op de NGE Risicokaart Aalsmeer voor een (beperkt) deel de aanduiding "loopgraven" is opgenomen. Omdat de betreffende gronden na de 2e Wereldoorlog zijn bewerkt c.q. geroerd, zal worden bezien of voor deze locatie nog een projectgebonden risicoanalyse moet worden uitgevoerd.

4.9 Water

Het plangebied ligt in het beheergebied van AGV/Waternet.
Wanneer er in de toekomstige situatie sprake is van een groter aandeel verharding dan in de huidige situatie dan dient conform de regels van het waterschap van het oppervlakte aan extra verharding minimaal 10% als oppervlaktewater te worden gecompenseerd. Het precieze percentage wordt bepaald door AGV/Waternet. De locatie en bouwvormen lenen er zich ook voor om in het gebied en in de bebouwing maatregelen te nemen waardoor de opvang van hemelwater vertraagd kan worden en dit water in het gebied vastgehouden kan worden. Door dit soort maatregelen kan ook worden voldaan aan de doelstellingen van de gemeente om klimaatadaptief te bouwen. Hierbij wordt het hemelwater in het gebied opgevangen, geïnfiltreerd of afgevoerd naar het oppervlaktewater en niet alleen via het riool het gebied uitgeleid.

4.10 Energie en duurzaamheid

Bij de ontwikkeling van woningbouwprojecten wordt in gezamenlijkheid (stedenbouwkundigen, architect, installateur en ontwikkelaar) gezocht naar effectieve en efficiënte invulling van de energievraag van het project en de mogelijkheden tot duurzame opwek van energie. De netbeheerder wordt hierbij in een vroeg stadium betrokken. Collectieve warmte-oplossingen hebben de voorkeur boven individuele warmte-oplossingen omdat deze de piekvraag beperken en daarmee het elektriciteitsnet minder belasten. Nieuwbouw wordt waar mogelijk als startmotor ingezet om bestaande bouw verder te helpen in de warmtetransitie en zal minimaal de transitie voor de bestaande bouw niet bemoeilijken. Verder geven de nutsbedrijven aan wellicht een beperkte aansluitcapaciteit binnen het plangebied te kunnen leveren vanwege de sterke groei van de vraag naar electrische energie.

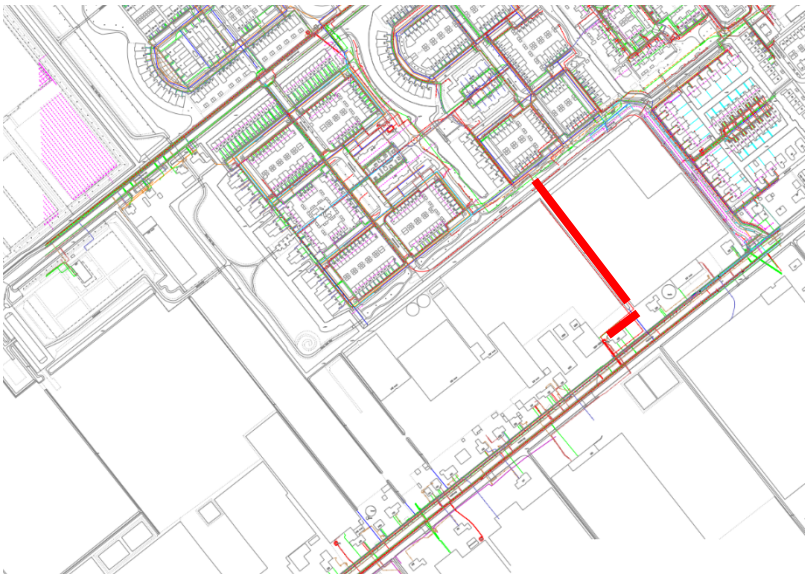
4.11 Klimaatadaptatie en riolering

Om aan de in het beleid vastgelegde normen te voldoen is kwantitatief onderzoek nodig naar de robuustheid van *het gebied* om met name aan nieuwe wateroverlastnormen en

hittestressnormen te voldoen. Daarvoor kan een "Tygron" onderzoek worden ingezet. Ontwikkelaars dienen in beginsel aan te tonen dat het gebied na inrichting hieraan kan voldoen.
Bij de uitwerking in het onderzoek van water- en klimaatadaptieve maatregelen is de drietrapsstrategie "vasthouden-bergen-afvoeren" de leidraad.
Tevens zal een riolering moeten worden ontworpen, gebaseerd op de uitgangspunten van volledig gescheiden hemelwater- en afvalwaterrioolstelsels. Hierbij moet het waterschap worden betrokken in verband met de effecten op het open water (waterkwaliteit en waterpeilstijgingen door hevige regenval).

4.12 Kabels en leidingen

Uit het onderzoek blijkt dat er binnen het plangebied een middenspanningsleiding loopt. De ligging van de leiding is aangegeven op onderstaande afbeelding. Bij de uitwerking van de plannen zal rekening worden gehouden met de ligging van deze leiding.



Afbeelding: ligging middenspanningsleiding in plangebied

4.13 Rekenschap geven van vliegtuiggeluid

Sinds 2010 wordt volgens een nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) gevlogen: het zogenaamde strikt geluid preferentiële vliegen. Dit stelsel is overeengekomen in het zogenaamde Aldersakkoord en ging, onder meer, gepaard met de afspraak dat het vliegverkeer niet verder mocht groeien dan 500.000 vliegbewegingen per jaar.
Dit NNHS en het maximum aantal vluchten wordt momenteel verankerd in een nieuw Luchthavenverkeerbesluit. Ten behoeve van de geluidberekeningen in de milieueffectrapportage wordt het Nederlands rekenvoorschrift geactualiseerd op basis van het in Europees verband ontwikkelde rekenmodel Doc29. Op basis van de uitkomsten van deze geluidberekeningen en de besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van

Schiphol moeten ook de contouren in het Luchthavenindelingbesluit nog worden geactualiseerd.

De ligging van een woningbouwlocatie ten opzichte van de geluidcontouren in het Luchthavenindelingbesluit geeft daarom bij benadering aan hoe de specifieke akoestische situatie op een bepaalde locatie is.

Specifieke situatie van Kudelstaart

Vergeleken met andere delen van Aalsmeer ligt Kudelstaart verder af van de luchthaven, zodat de geluidbelasting hier relatief lager is dan elders in de gemeente. Kudelstaart ligt echter ingeklemd tussen de aanvliegroutes van de Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan (Zuid) en de Kaagbaan. De cumulatie van geluid vergt daarom in het bijzonder de aandacht. De kans is immers groot dat er op enig moment altijd wel één van de banen in gebruik is, zodat de aanwezigheid van vliegtuiggeluid een constante factor is. Daarom is het ook van belang inzicht te hebben in het baangebruik.

De Aalsmeerbaan wordt hoofdzakelijk als tweede start- of landingsbaan gebruikt in combinatie met de Kaagbaan voor starts en landingen naar het zuiden. Het hangt van de weersomstandigheden af of de Aalsmeerbaan als start of landingsbaan wordt gebruikt. Voor de Aalsmeerbaan geldt een nachtregime. Dit betekent dat de baan tussen 23.00 uur en 07.00 uur niet mag worden ingezet.

Ook de Zwanenburgbaan is een niet-preferente baan en wordt hoofdzakelijk ingezet als tweede start- of landingsbaan in combinatie met de Polderbaan voor starts naar of landingen vanuit het noorden. Voor de geluidbelasting in Kudelstaart is echter van belang dat de Zwanenburgbaan ook als tweede start- of landingsbaan wordt gebruikt voor starts naar en landingen vanuit het zuiden, bijvoorbeeld bij een krachtige zuidelijke wind, zuidoostelijke wind, bij mist of na zonsondergang. Dit gebruik van de Zwanenburgbaan is van invloed op het akoestisch klimaat in Kudelstaart.

De Kaagbaan is een zogenaamde preferente baan. De Kaagbaan wordt ingezet voor starts naar of landingen vanuit het zuidwesten. De Kaagbaan wordt ook ’s nachts bij voorkeur ingezet. Daar komt bij dat sinds 1 januari 2017 wordt geëxperimenteerd met een vaste bochtstraal voor het startend verkeer richting het oosten vanaf de Kaagbaan. Het experiment is om Leimuiden te ontlasten, maar heeft effecten voor de geluidbelasting in Kudelstaart. Het gevolg van het experiment is dat de bocht meer aan de binnenkant wordt gevlogen en vliegtuigen gemiddeld 100 meter dichter en 86 meter lager langs Kudelstaart vliegen.

In het westelijk deel van Kudelstaart dragen starts van de Kaagbaan en daarna van de Zwanenburgbaan relatief het meest bij aan de geluidbelasting. In het oostelijke deel is vooral het landend verkeer van de Aalsmeerbaan samen met het startend verkeer van de Aalsmeerbaan bepalend voor de geluidbelasting. In de gebruiksjaren 2018 en 2019 bleef de gerealiseerde geluidsbelasting min of meer gelijk aan de geprognosticeerde geluidsbelasting.

De geluidbelasting van vliegverkeer op Hoofdweg Zuid

De woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid kent een jaargemiddelde berekende geluidbelasting overdag tussen de 48 dB (A) Lden en de 58 dB (A) Lden. Voor de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur ’s nachts geldt een berekende jaargemiddelde geluidbelasting van lager dan 50 dB (A) Lnight.

Op de locatie Hoofdweg Zuid hebben vooral starts van de Kaagbaan, landingen van de Zwanenburgbaan en starts van de Zwanenburgbaan impact. Het startend verkeer van de Zwanenburgbaan levert naar verhouding de grootste bijdrage aan de geluidbelasting. Door

de groei van het aantal vluchten worden ook de secundaire banen, zoals de Zwanenburgbaan, vaker ingezet.

Toekomstige ontwikkelingen en belangenafweging invloed luchtverkeersgeluid
In 2019 is het maximum van 500.000 vluchten nagenoeg bereikt zoals eerder in het Aldersakkoord overeengekomen, en dit wordt in 2021 verankerd in het Luchtverkeerbesluit (LVB-1). Dat betekent dat binnen de afspraken van het huidige Aldersakkoord geen verdere groei meer mogelijk is. In het LVB wordt naast het maximum aantal vluchten ook het preferent baangebruik vastgelegd. De primaire banen Polderbaan en Kaagbaan worden zoveel mogelijk gebruikt voor het afhandelen van het vliegverkeer, maar als het aanbod vliegverkeer groter is dan de capaciteit van de banen, dan worden de secundaire Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan ingezet.
De MER behorend bij het LVB-1 laat zien dat ten opzichte van de situatie in 2015 een toename van het vliegverkeer ook leidt tot een toename van gebruik van deze banen. Schiphol zet daar zelf tegenover het stiller worden van de vloot en het inzetten van glijvluchten. Hierdoor is er minder vermogen van de vliegtuigmotoren nodig en wordt er als gevolg daarvan ook minder geluid geproduceerd.

Op basis van de in 2020 door het kabinet vastgestelde Luchtvaartnota is er voor de luchthaven Schiphol perspectief voor verdere groei geboden. Deze groei van het aantal vluchten moet wel verdiend worden door minder hinder voor de omgeving. Wat dit precies inhoudt moet nog verder uitgewerkt worden. Standpunt van de Bestuurlijke Regie Schiphol is in ieder geval dat iedereen in de Schipholregio er in meer of mindere mate op vooruit moet gaan en dat hinderverschuiving geen hinderbeperking is.

De (berekende) geluidsbelasting in Kudelstaart, locatie Hoofdweg Zuid, ligt nog altijd onder de grens van 58 dB(A) Lden waarboven het Rijk het nodig acht beperkingen aan de mogelijkheid van nieuwe woningbouwontwikkelingen op te leggen. Wat betreft de geluidsbelasting in de nacht speelt een rol dat het aantal nachtvluchten wordt gereduceerd. Vanuit de luchtzijdige belangen is de voorgenomen ontwikkeling uitvoerbaar.

Wel is het van groot belang dat toekomstige bewoners zorgvuldig en objectief worden geïnformeerd over de geluidbelasting en de mogelijkheid dat zij hiervan hinder ondervinden. In de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar worden afspraken gemaakt over de informatievoorziening. Daarnaast wordt de ontwikkelaar gevraagd bij de uitwerking van het woningbouwplan rekening te houden met het vliegtuiggeluid en maatregelen te nemen om de hinder van het vliegtuiggeluid te beperken, bijvoorbeeld door het voorzien in geluidluwe plekken in de woning. Hiermee dient bij het ontwerp van de woningen rekening te worden gehouden.

Wat landzijdige belangen betreft kan deze locatie een significante bijdrage leveren aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte van Kudelstaart en Aalsmeer. Andere invullingen van het gebied liggen niet voor de hand en zijn vanuit het beleid van rijk, provincie en gemeente eveneens minder gewenst. Door invulling van de locatie met hoogwaardige woningbouw kan bovendien een belangrijke positieve impuls worden gegeven aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in Kudelstaart. Met de ontwikkeling van woningen en groen, grenzend aan het landelijk gebied, kan een belangrijke verbetering worden bewerkstelligd van de ruimtelijke kwaliteit in dit deel van Kudelstaart. De supermarkt levert een bijdrage aan het voorzieningenniveau binnen Kudelstaart.

4.14 Spuitzone

Aan de westzijde grenst het plangebied aan een bestaand kassencomplex. Hier dient onderzocht te worden in hoeverre de spuitzone bestrijdingsmiddelen van invloed is op de afstand van de kas tot de achtergevel van de toekomstige woningbouw.

5. Projectdefinitie / Uitgangspunten

In de Projectdefinitie worden de algemene beleidsuitgangspunten vertaald naar en aangevuld met de locatie-specifieke randvoorwaarden vanuit de gemeente en overige overheden.

Het doel van de ontwikkeling betreft de realisatie van een duurzame woningbouwlocatie inclusief supermarkt in Kudelstaart, waarbij rekening wordt gehouden met omgevingsfactoren zoals de omliggende woonbebouwing en luchthaven Schiphol.

De plancapaciteit van de woningbouwlocatie bedraagt ca. 300 woningen en een supermarkt. De rol van de gemeente is faciliterend van aard. Dit betekent dat de gemeente de kaders (o.a. in de vorm van een bestemmingsplan) voor de ontwikkeling vaststelt maar derden, i.c. de ontwikkelaars, verantwoordelijk zijn voor de realisatie. Hiermee is de gemeentelijke investering beperkt inclusief de bijbehorende risico's.

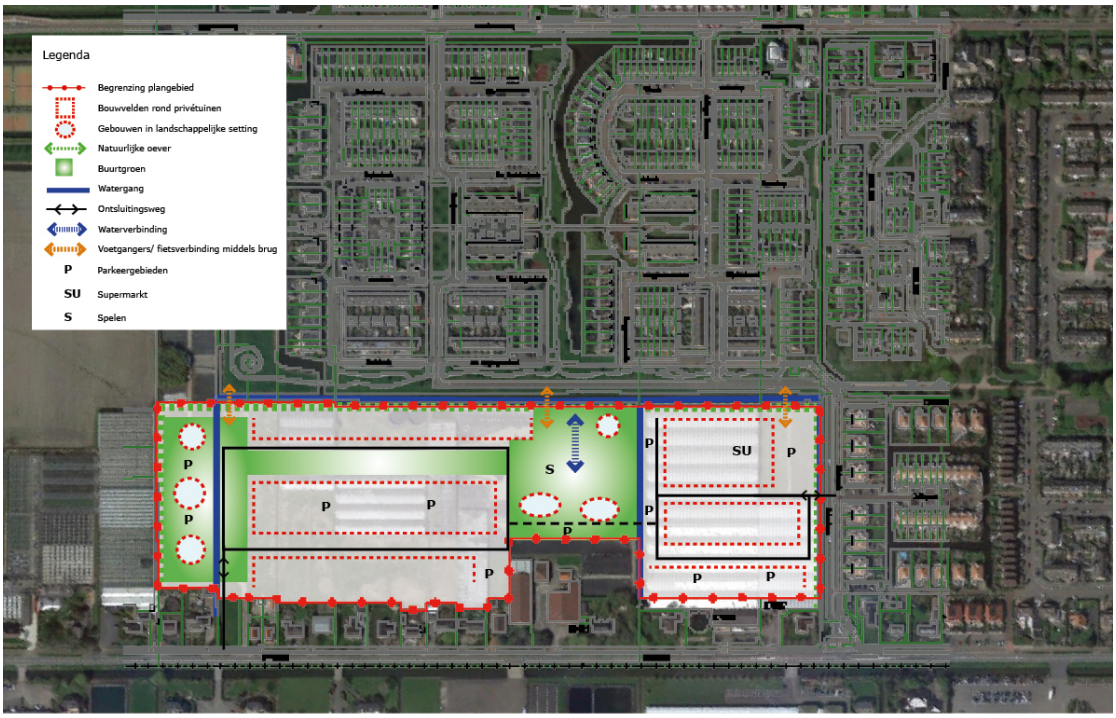
5.1 Randvoorwaarden

Randvoorwaarden nabijheid luchthaven Schiphol

Gezien de ligging van de planlocatie binnen de 20 Ke-zone is het van belang in de ontwerpfase aandacht te besteden aan de mogelijkheid van geluidhinder vanwege het vliegverkeer en de akoestische situatie De initiatiefnemer dient in het stedenbouwkundig plan, bij de inrichting van de openbare ruimte en bij het ontwerp van de woningen en de keuze van materialen de geluidbelasting van vliegverkeer in ogenschouw te nemen en maatregelen te treffen om hinder zoveel mogelijk te beperken. Tevens dient initiatiefnemer zorg te dragen voor een deugdelijke en objectieve informatievoorziening van toekomstige bewoners over de situatie met betrekking tot het vliegverkeerslawaai.

Randvoorwaarden Stedenbouw

De stedenbouwkundige kaders/ uitgangspunten voor het project en plangebied zijn mede vastgelegd in onderstaande ruimtelijke randvoorwaardenkaart. Deze kaart is weergegeven op onderstaande afbeelding 5.



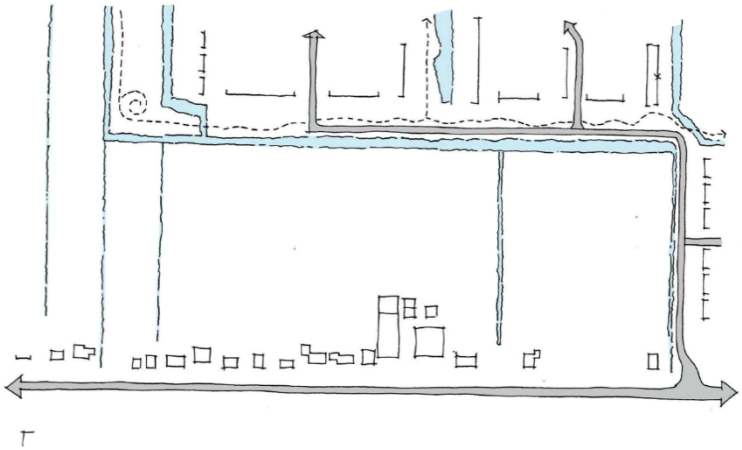
Hoofdweg Zuid - Ruimtelijke randvoorwaardenkaart
Gemeente Aalsmeer
15 oktober 2021

Afbeelding 5. Ruimtelijke Randvoorwaardenkaart

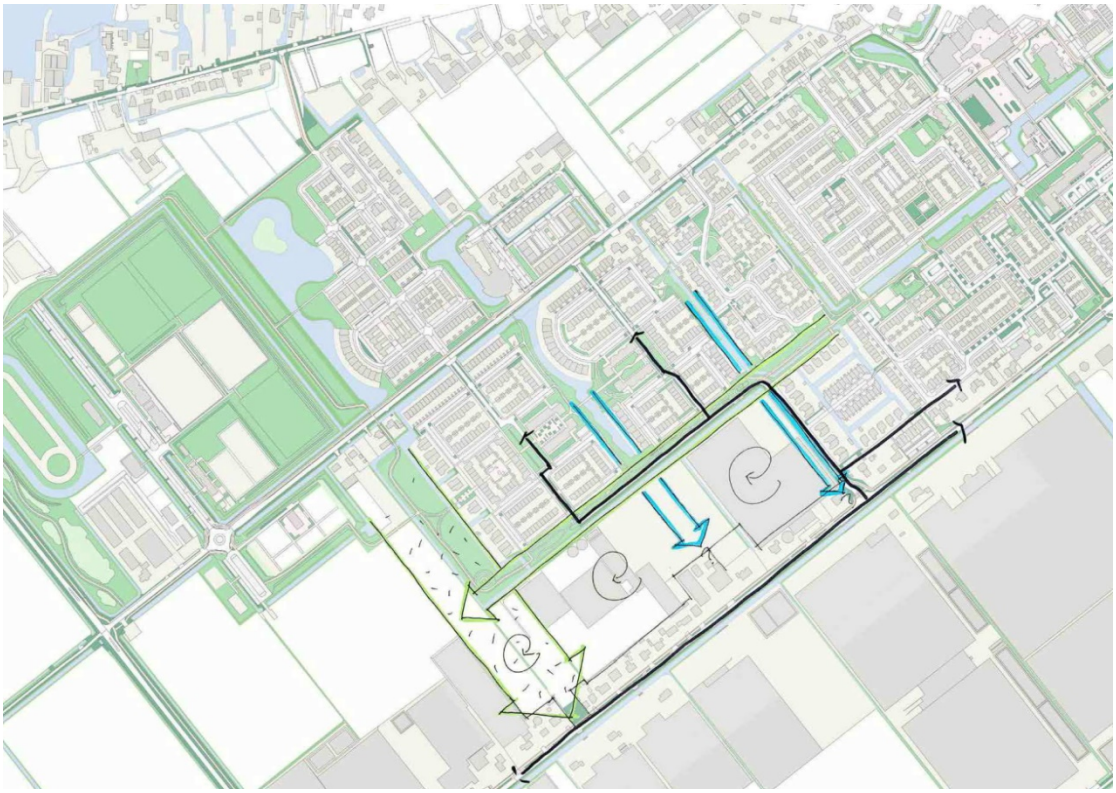
Aan de hand van de kenmerken van de locatie zijn de volgende aanvullende stedenbouwkundige randvoorwaarden / uitgangspunten vastgesteld:

1. Bestaande groen-blauwe structuren versterken

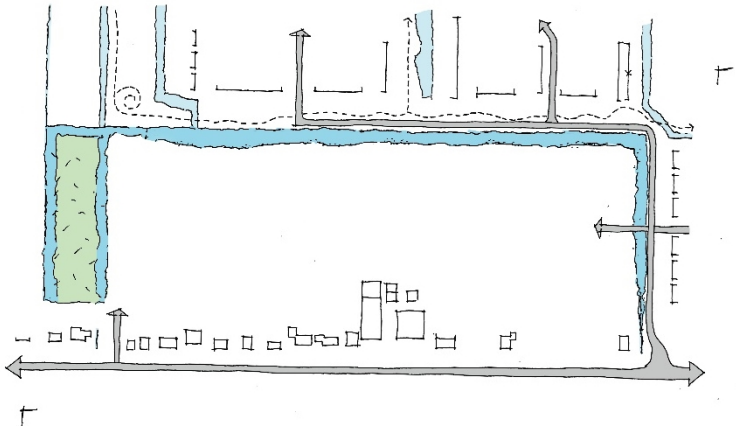
- De bestaande watergangen langs de Schoutweg en Romijnstraat worden verbreed en voorzien van brede groene bermen;
- De watergangen lang het Corry Vonkpad en Van Heijningenstraat worden in het plangebied doorgetrokken;
- Geen doorgaande autoverbinding tussen het Westelijk en Oostelijk plandeel zodat de doorgaande verbindingen door het centrale groengebied gericht zijn op langzaam verkeer en er tenminste een verbinding geschikt is voor hulpdiensten.



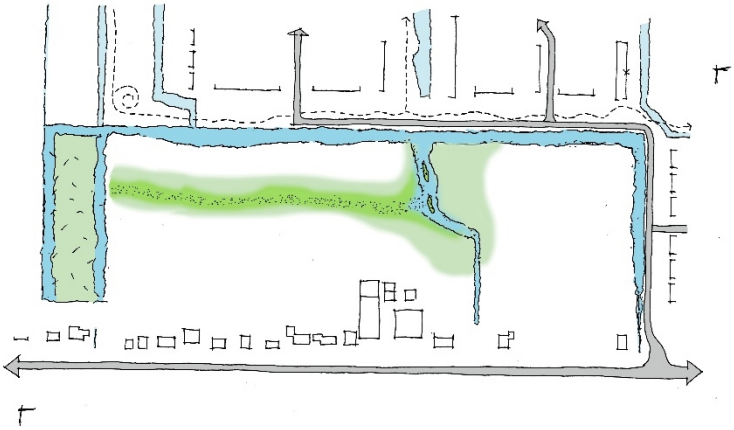
Bestaande situatie



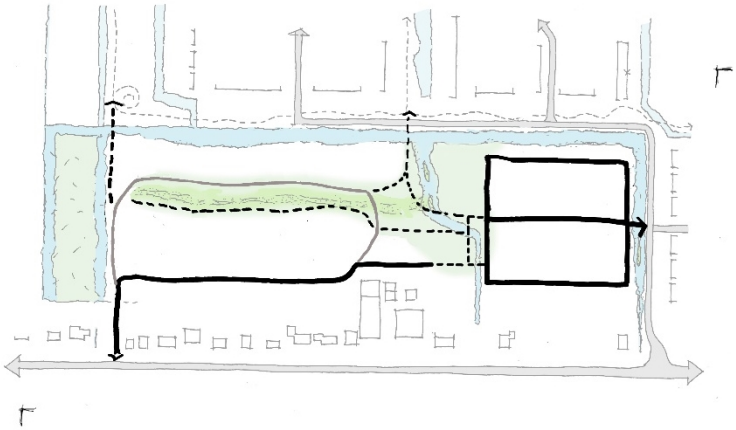
Relatie omliggend landschap en gebieden



Principe Hoofdontsluitingen



Principe Groenstructuur



Principe Verkeersontsluitingen

2. Hart van het plangebied

Het bestaande groen met zijn watergang tussen Stuurboordstraat en Romeijnstraat wordt in het plangebied doorgetrokken en als groenvoorziening ingericht als het hart van het plangebied.

- In het hart van het plangebied zijn bijzondere woningen of complexen (hoogbouw, maximaal 5 lagen) aan het park/water aanwezig;
- Parkeren zo veel mogelijk scheiden van de groenvoorziening;
- Speelplek en trapveld krijgen een plek in de groenvoorziening.
- Geen doorgaande autoverkeersweg door het centrale groengebied;

3. Verkeer en parkeren
   - (Hoofdweg, Schoutweg en Romeijnstraat (ook langzaam verkeer) worden aangesloten op het plangebied. Het Corry Vonkpad wordt doorgetrokken voor uitsluitend langzaam verkeer aan de Noordzijde. Binnen het plangebied krijgt het verlengde van het Corry Vonkpad een ontsluiting voor autoverkeer rechtstreeks op de Hoofdweg.
   - Geen doorgaande autoverbinding tussen het Westelijk en Oostelijk plandeel zodat de doorgaande verbindingen door het centrale groengebied gericht zijn op langzaam verkeer en er tenminste een verbinding geschikt is voor hulpdiensten.
   - Inpassing van bomen in de openbare ruimte is van belang om de stenige parkeerstraten minder hittestressgevoelig te maken.

4. Overige stedenbouwkundige punten
   - Frontvormige bebouwing tegenover Hoofdweg ;
   - Groene overgang tussen Romeijnstraat en het nieuwe woongebied;
   - Verbindingsroute tussen park richting buitengebied (Corry Vonk pad en richting Groene Hart)

Algemeen

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.

Verder is het van belang de kleinschalige bebouwingstructuur met traditionele uitstraling langs de Hoofdweg te behouden/versterken.

De woningtypologie in Hoofdweg Zuid zal voor een groot deel uit grondgebonden woningen bestaan. Gestapelde bebouwing mag alleen gepositioneerd worden op plekken die hiervoor stedenbouwkundig aanleiding geven, zoals het hart van het plangebied, de overgang richting het Corry Vonkpad en ter plaatse van de supermarkt.

Specifiek

Voor woningen die met zowel de voorgevel als de zijgevel grenzen aan openbaar gebied, zijn bijzondere hoekoplossingen gewenst.

Voor de erfscheidingen vanaf de openbare weg bij alle woningtypes geldt dat bijzondere eisen worden gesteld. Dit betreft dus ook achtertuinen, zijtuinen en voortuinen voor zover zichtbaar vanaf de openbare weg. Integraal vormgegeven erfscheidingen vormen hierbij het uitgangspunt.

Voor het plangebied zal een afzonderlijk beeldkwaliteitsplan worden opgesteld en vastgesteld worden als onderdeel van het bestemmingsplan.

Randvoorwaarden Volkshuisvesting

Op 12 december 2019 heeft de gemeenteraad de Woonagenda Aalsmeer 2020 vastgesteld. De Woonagenda 2020 formuleert (op hoofdlijnen) de volgende 3 opgaven:

- Een passende woningvoorraad: meer gericht op 1- en 2-persoonshuishoudens;
- Toekomstbestendige woningen: aardgasloos en zoveel mogelijk energieneutraal;
- Leefbare buurten: gericht op zowel fysieke (woonmilieu, klimaatadaptatie, wonen en vliegen) als sociale (voorkomen van segregatie) aspecten.

Doel van deze woonagenda is om zorg te dragen dat er voor specifieke doelgroepen woningen beschikbaar komen en blijven. Daarbij is voor nieuwe woningbouwplannen zoals onderhavige het volgende bepaald:

- 25% van de woningen binnen nieuwbouwprojecten groter dan 50 woningen moet behoren tot het sociale segment. Binnen het sociale segment moet worden gezocht naar een mix van woningen tot de aftoppingsgrens voor de huurtoeslag en de sociale huurgrens;
- Minimaal 30% van de woningen wordt gerealiseerd in het middel dure segment. Hierbij wordt gezocht naar een mix van huur en koopwoningen;

Figuur 5 *Prijssegmenten woningbouw ((prijspeil 2019)*

	Sociaal/goedkoop	Middelduur	Duur
Huur	< € 720 p/m	€ 720 - € 900 p/m	> € 900 p/m
Koop	< € 200.000	€ 200.000 - € 363.000*	> € 363.000

** De categorie middelduur wordt opgesplitst in 2 subcategorieën: "middelduur laag" van € 200.000 tot € 290.000 en "middelduur hoog" van € 290.000 tot € 363.000.*

- Vrije sector huurwoningen worden in overleg met de corporatie met voorrang toegewezen aan huurders die een sociale huurwoning achterlaten;
- Toevoegen van kleinere wooneenheden specifiek voor jongeren en starters in het sociale segment, zowel als onderdeel van de ontwikkeling van grote projectlocaties als in separate ontwikkelingen;
- Het aantal woningen dat geschikt is voor 1- en 2persoons huishoudens dient te worden vergroot;
- Vasthouden aan de doelgroepenverordening Aalsmeer, waarin onder meer is bepaald dat de maximale huurprijs voor middel dure huurwoningen €900,- per maand bedraagt (prijspeil 2019) en deze huurwoningen minimaal 20 jaar in stand moeten worden gehouden;

Op basis van de omvang van het plangebied wordt een plancapaciteit van circa 300 woningen verondersteld. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat op basis van deze Woonagenda en de verdeling van de doelgroepen met daarbij behorende VON-prijzen voorliggende ontwikkeling haalbaar lijkt

Randvoorwaarden Verkeer, Parkeren en Mobiliteit

Algemeen

- Het plangebied dient tenminste twee ontsluitingen te hebben voor autoverkeer, te weten een ontsluiting op de Schoutweg ten oosten van het plangebied, en een ontsluiting op de Hoofdweg ten zuiden van het plangebied. Er dient een langzaam verkeerverbinding te komen ten noorden van het plangebied, als verbinding met de Romeijnstraat. Het Corry Vonkpad dient als langzaam verkeerverbinding te worden doorgetrokken en worden aangesloten op het plangebied, zodat een verbinding ontstaat richting de sportvelden.
- Geen doorgaande autoverbinding tussen het Westelijk en Oostelijk plandeel zodat de doorgaande verbindingen door het centrale groengebied gericht zijn op langzaam verkeer en er tenminste een verbinding geschikt is voor hulpdiensten.

De Hoofdweg is een gebiedsontsluitingsweg en valt daarbinnen onder een wijkontsluitingsweg met fietspad, waarbij een snelheidsregime van 50 km/uur geldt en een capaciteit van maximaal 15.000 mvt/etm, conform de gestelde richtlijnen van Duurzaam Veilig. De nieuwe woonbuurt zal, zo blijkt uit het onderzoek van Goudappel Coffeng, een beperkt verhoogde verkeersdruk op de Hoofdweg veroorzaken. De verwachte verkeersintensiteiten passen ruim binnen de maximale capaciteit op de Hoofdweg. Het verkeer van en naar Kudelstaart maakt voornamelijk een noord-zuid beweging, waarbij het grootste deel van het verkeer verder wordt afgewikkeld via de kruising Hoofdweg-N231. Het planeffect heeft een beperkte bijdrage op de verminderde kwaliteit van de afwikkeling van de kruispunten op de N231, die al ontstaan bij een autonome situatie.

Net als de Hoofdweg, betreft de Schoutweg een gebiedsontsluitingsweg en valt daarbinnen onder een wijkontsluitingsweg met fietspad. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. Doordat er mag worden geparkeerd op de rijbaan wordt gerekend met een maximum capaciteit van 4000 mvt/etm. Om tegemoet te komen aan een supermarkt in het plangebied dient de Schoutweg, tussen de Hoofdweg en de aansluiting met het plangebied te worden heringericht. Aanvullend verkeersonderzoek geeft aan dat de Schoutweg moet worden verbreed van 5,5m1 naar 6,5m1 in combinatie met het instellen van een parkeerverbod. Het verlies van de parkeermogelijkheden op de Schoutweg voor de aanliggende woningen aan het Zuiderpark kunnen worden gecompenseerd door de aanleg van circa 7 parkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark. Daarnaast dient de kruising van het plangebied met de Schoutweg en het Zuiderpark verkeersveilig worden ingericht, waarbij aandacht is voor het passeren van vrachtwagens en langzaam verkeer. Om sluipverkeer naar de omliggende wijken en richting de Bilderdammerweg te voorkomen wordt geadviseerd om de rijbaanbreedte vanaf het plangebied richting Calslagen Bancken en het parkeren op de rijbaan hier te behouden. De uitwerking van de inrichting van de Schoutweg dient nog technisch onderzocht te worden en voor de aanleg van ca. 7 parkeerplaatsen langs het Zuiderpark is overleg met aanwonenden gewenst.

In het plangebied dient voldoende aandacht te zijn voor alle modaliteiten. Dit betekent dat er wordt gekeken naar de aansluiting van belangrijke voorzieningen voor fietsers en voetgangers, ook naar het openbaar vervoer toe.

Erftoegangswegen

De wegen in het plangebied vallen allen 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 open verharding uitgevoerd waarbij bochtstralen geschikt moeten zijn voor vuilniswagens en brandweerauto's.

Daar waar het plangebied wordt ontsloten op de bestaande wegenstructuur, te weten de Hoofdweg en de Schoutweg, dient een verhoogde inritconstructie te komen conform de CROW richtlijnen om de overgang van het plangebied (30 km/uur regime) naar de gebiedsontsluitingwegen (50 km/uur) verkeersveilig en eenduidig in te richten.

De fietsverbindingen in de wijk, dienen toegankelijk te zijn voor nood- en hulpdiensten.

Parkeren
Het uitgangspunt is dat parkeren binnen het plangebied wordt opgelost, waar mogelijk op eigen terrein. Zoals in hoofdstuk 3 van de startnotitie 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 geldende parkeernota.

Daarnaast zal duurzame mobiliteit door de ontwikkelaar moeten worden meegenomen in de planvorming. Laadpalen worden, daar waar mogelijk, bij woningen op eigen terrein gesitueerd. Er wordt tijdig in kaart gebracht wat de beoogde vraag zal zijn, om zo tijdig voldoende capaciteit op het net te kunnen waarborgen.

Voetpaden/trottoirs
Trottoirs zijn minimaal 1,80 m^1 breed maar bij voorkeur 2,50 m^1 of breder (exclusief opsluitingen). Bij puntversmallingen geldt een minimum van 1,20 m^1.

(Brom) fietspaden
Fietsroutes dienen herkenbaar, direct, sociaal veilig en comfortabel te zijn en langs voorzieningen te lopen. Nieuwe eenrichtingsfietspaden zijn bij voorkeur minimaal 2,25 m^1 breed (exclusief opsluitingen). Tweerichtingsfietspaden zijn bij voorkeur 4,00 m^1 breed. Fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt.

Randvoorwaarden groen, water en openbare ruimte

Overeenkomstig de Groenvisie van Aalsmeer moet het groen in het plan de hoofdgroenstructuur respecteren en waar mogelijk versterken. In het plan kan dat worden ingevuld door het structureel groen met een ecologische waarde en een landschappelijk karakter langs de westrand van Kudelstaart zoveel als mogelijk door te zetten tot aan de Hoofdweg. Bij de aansluiting op de Hoofdweg ontstaat een nieuwe entree van de bebouwde kom waarvan een versterking van het groene karakter wordt aanbevolen.
De groenstructuur binnen het plan moet op een goede manier aansluiten op de groenstructuur van de bestaande wijk die aan het plangebied grenst.
Het aan te leggen groen in het plangebied moet een gevarieerd beeld bieden met een goede belevingswaarde. Aalsmeer wil een kleurig en bloemrijk beeld van het groen op beeldbepalende plekken, en een gedifferentieerd beheer.

Het groen in het plan moet de bewoners recreatieve voorzieningen bieden in de vorm van wandelpaden, speelplekken voor kleine en grotere kinderen en ontmoetingsplekken. Speelplekken voor kleinere kinderen liggen iet verder dan 300 meter uit elkaar, en speelplekken voor grotere kinderen als trapveldjes en verharde speelveldjes liggen niet

verder dan 600 meter uit elkaar. Bij de situering van speelplekken moet rekening gehouden worden met mogelijke barrières als verkeerswegen en waterpartijen. Er moet gelet worden op veilige routes naar speelvoorzieningen.

Ter voorkoming van te grote opwarming moet gezorgd worden voor voldoende bomen in de woonstraten en voldoende schaduwplekken. Wateroverlast door hevige regenval moet worden voorkomen door in het plan voorzieningen op te nemen voor tijdelijke wateropslag. Voor het aanleggen van beplantingen en het planten van bomen moeten de technische richtlijnen in de gemeentelijke LIOR worden aangehouden. Bomen worden in principe in open grond geplaatste en niet in de verharding. Groenstroken hebben een breedte van minstens drie meter.
Taluds langs water hebben een helling van 1:3 of flauwer, en in geval van gazon 1:5 of flauwer.

Water
In het plan moet een stelsel van waterlopen worden aangelegd dat een goede verbinding heeft met de waterlopen in de aangrenzende gebieden en met het afwateringsstelsel in de polder. Watergangen moeten een robuust karakter hebben. Vanwege de toename van verhard oppervlak moet compenserend oppervlaktewater worden aangelegd volgens de eisen van de waterbeheerder.

Spelen
Voor jonge kinderen zijn kleinschalige speelvoorzieningen dicht bij huis nodig. Een afstand tussen kleuterspeelplekken is maximaal 300 meter. Grotere kinderen hebben een grotere actieradius, dus voor voorzieningen als trapveldjes en verharde speelvoorzieningen is een onderlinge afstand van 600 meter acceptabel. Veilige routes naar speelvoorzieningen zijn een belangrijk aandachtspunt.

Randvoorwaarden openbare ruimte

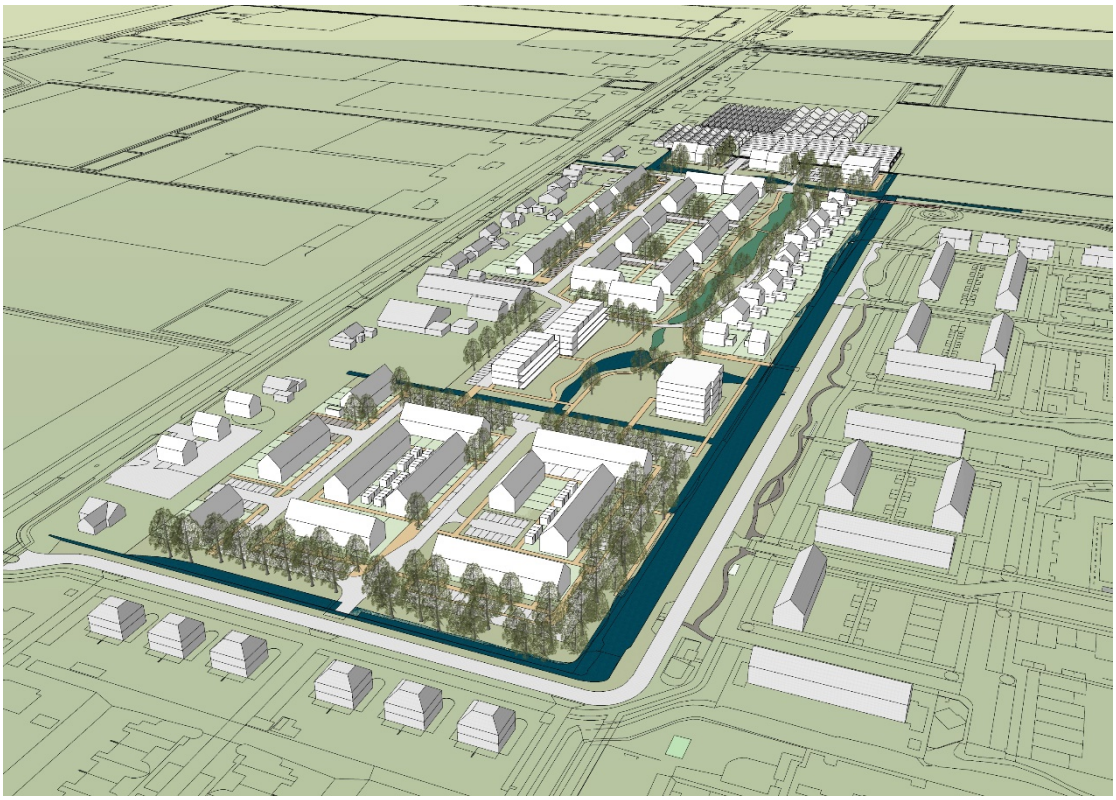
De inrichting van de openbare ruimte dient te geschieden op basis van de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente Aalsmeer (LIOR) . Voor de openbare verlichting wordt ROVL 2011 en het Politiekeurmerk gehanteerd; uitgangspunt is dat er LED-verlichting wordt toegepast.

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.

De afvalinzameling verloopt volgens de hiervoor geldende regelingen en wordt door de gemeente verzorgd. Daarbij moet voldoende opstelruimte gereserveerd worden voor eventuele ondergrondse of bovengrondse containers.

6. Indicatieve Verkavelingsschets Ontwikkelaar

Voor het plangebied is, op basis van de gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten, een indicatief schetsmatig Voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp in de vorm van een proefverkaveling opgesteld **door de initiatiefnemer / ontwikkelaar**. Het doel van deze schets is onder andere om omwonenden meer inzicht te kunnen geven in de (mogelijke) uitwerking van het plangebied en daarmee wat er in hun directe woonomgeving zou kunnen gaan gebeuren. Benadrukt wordt dat de getoonde verkaveling geen blauwdruk voor de invulling van het plangebied is maar, gezien de verwachte looptijd van de realisatie, aan veranderingen onderhevig kan zijn.



Afbeelding 9:uitwerking naar een indicatieve verkavelingsschets door de ontwikkelaar 100% woningbouw

Uitgangspunt voor de stedenbouwkundige opzet is een groen woonmilieu, goed verbonden met de bestaande groen/ blauwe hoofdstructuur van Kudelstaart en met het landschap. De bestaande watergang langs de Schoutweg en de Romeijnstraat worden verbreed en zorgen voor een groene rand. De bestaande brede singel wordt doorgetrokken in het plangebied. Dit is het hart van de buurt. Een brede groenstrook met wadi brengt het groen verder de buurt in en verbindt het hart van de buurt met het landschap van de Groene Poort.

De buurt kent een duidelijke gradiënt, waarbij de buurt richting het landschap steeds groener, landschappelijker en informeler wordt. Er worden vier verschillende deelgebieden onderscheiden. De hoofdontsluiting heeft een lus vormige opzet en rijgt alle deelgebieden aan elkaar.

Vier deelgebieden
In grote lijnen kunnen vier verschillende deelgebieden worden onderscheiden.

- Het deel aan de Schoutweg kent een rationele opzet. Deze buurt bestaat voornamelijk uit een reeks van rijtjeswoningen met een orthogonaal stratenpatroon. De hoofdontsluitingsweg heeft een breder profiel met dubbele bomenrij. Maar ook de overige woonstraten hebben een groen karakter met een brede berm, waarin eventueel ook water kan worden vastgehouden.

- Het hart van de buurt is groen met een enkel, losstaand appartementengebouw. Hier wordt de singelstructuur het plangebied ingetrokken. Het groen biedt ruimte voor ontmoeting en spelen. Het centrale groengebied wordt niet door een autoweg doorsneden.

- In de lusvorm van de hoofdontsluiting wordt het groen vanuit het hart van de buurt doorgetrokken de buurt in, via een brede groenstrook met wadi. Ten noorden hiervan is een mix van vrijstaande- en twee onder één kapwoningen voorzien met tuinen aan het water. De andere zijde bestaat uit rijtjeswoningen langs een groene woonstraat of langs de wadi. De gebouwen staan niet strak in de rooilijn, maar hebben een speelsere opzet. De auto en het parkeren zijn zoveel mogelijk uit de groenzone weggehouden, zodat deze ook echt als speelplek en verblijfsplek kan worden ingericht.

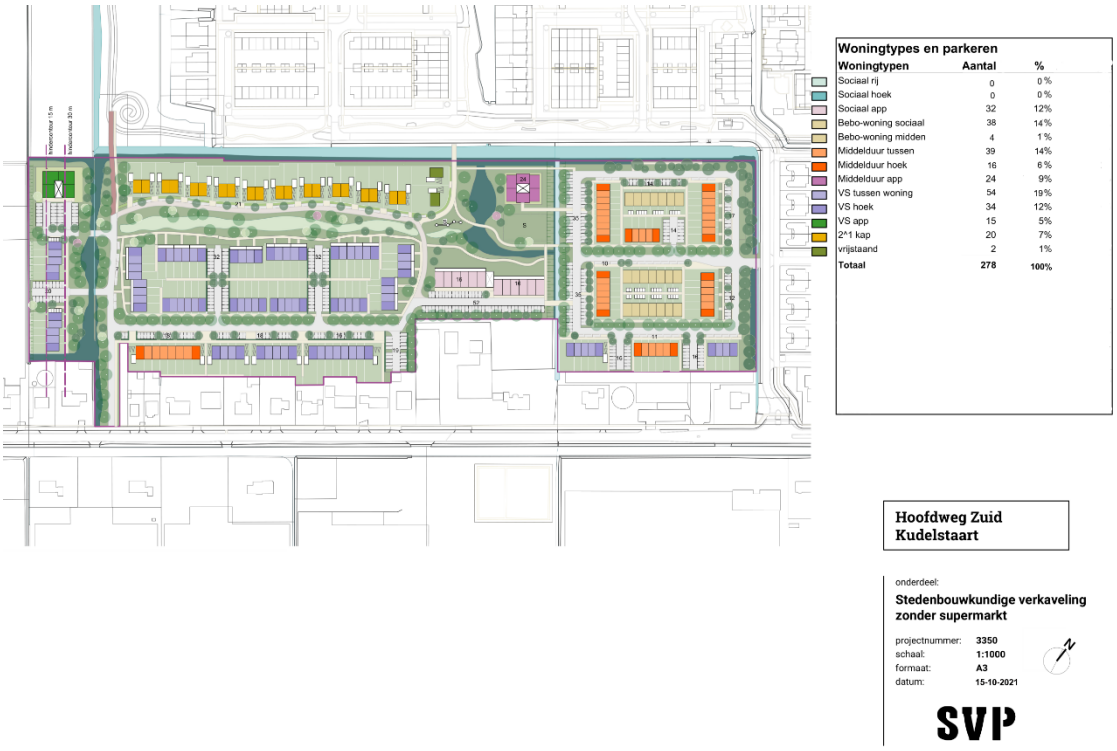
- De wadi komt uit bij het meest westelijk deelgebied, waar aansluiting wordt gemaakt met het landschap van de Groene Poort. Dit deelgebied vormt de overgang van het dorp naar het landelijk gebied. Hier is ruimte voor enkele rijtjeswoningen en een kleinschalige appartementengebouw. Het Corry Vonkpad wordt doorgetrokken naar de Hoofdweg langs een bestaande maar verbrede watergang.

Verkeer
Voor het autoverkeer wordt de nieuwe wijk op twee punten ontsloten. Het plangebied wordt in zijn geheel aangemerkt als 30 km-zone. Een duidelijke en continue hoofdontsluiting voert door de buurt en rijgt alle deelgebieden aaneen. De hoofdontsluiting is gelegen aan de Schoutweg en op de Hoofdweg wordt een 2e ontsluiting gerealiseerd in het verlengde van het Corry Vonkpad.

Voor langzaam verkeer is een aantakking voorzien op het Corry Vonkpad, zodat er een fietsverbinding ontstaat tussen Hoofdweg en Bilderdammerweg en tevens tussen het hart van de buurt en de Romeijnstraat.

Het parkeren wordt zowel in de openbare ruimte als op eigen erf opgelost. Voor vrijstaande woningen en twee-onder-één-kap woningen op eigen erf. Voor rijwoningen en appartementen in de openbare ruimte, in verscholen parkeerkoffers, of langs de straat in langsparkeervakken of parkeervakken haaks op de weg. Het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid volgens de gemeentelijke normering.

Aanvullend verkeersonderzoek geeft aan dat de Schoutweg tussen de Hoofdweg en Zuiderpark verbreed moet worden van 5,5m1 naar 6,5m1 in combinatie met een 30km snelheidsregime. Verder een parkeerverbod op dit deel van de Schoutweg. De vereiste inrichting van de Schoutweg dient nog technisch onderzocht te worden, waarbij voor het aanleggen van ca. 7 parkeerplaatsen langs het Zuiderpark is overleg met aanwonenden gewenst.



Afbeelding 10: Indicatieve verkavelingsschets Ontwikkelaar plus woningbouwaantallen zonder supermarkt sept 2021

Woningen

De indicatieve verkavelingsschets in het scenario zonder supermarkt kent een mix van verschillende woningtypen, zowel qua vormgeving en qua financieringscategorie. De proefverkaveling voorziet vooralsnog in circa 278 woningen in totaal, bestaande uit: circa 98 appartementen waaronder 42 beneden-boven woningen. Verder circa 165 grondgebonden woningen, waaronder circa 143 rijenwoningen, 20 twee-onder-één-kap woningen en circa 2 vrijstaande woningen.

De appartementen zijn verdeeld over twee locaties. Eén vrijstaand appartementengebouw in de zuidwesthoek van het plangebied met een hoogte van 4 bouwlagen en centraal in het hart van het plangebied 1 appartementen gebouw met 5 lagen, 2 appartementengebouwen met een hoogte van 3 bouwlagen. De grondgebonden woningen en beneden-boven woningen hebben een hoogte van twee bouwlagen plus een kap.

Circa 32 appartementen en 38 beneden-bovenwoningen zijn bedoeld voor sociale huur of koop, totaal 70 stuks. Dit is een aandeel van 25% van het totale aanbod. Het programma voldoet aan de Woonagenda 2020 met een verdeling 25% sociaal, 30% middelduur en 45% vrije sector.

Groen

De omvang van het groen beslaat circa 15% van het totale plangebied. Daarmee is het groene karakter van de wijk gegarandeerd. Daarbij speelt met name het groene hart van de buurt en de groenzone met wadi dwars door de buurt een belangrijke rol. Het groen biedt ruimte aan verblijf en spelen door de hele buurt, maar zorgt ook voor een klimaatadaptieve buurt en voldoende ruimte om water vast te houden in het gebied. Voor de jonge kinderen zijn er op korte loopafstand van de woningen drie plekken aan gewezen. Voor de jeugd is er

centraal in de wijk één grotere plek aangewezen, enigszins op afstand van de woningen om overlast van jongeren zoveel mogelijk te voorkomen. Deze plek biedt ruimte aan een trapveldje van ca. 20 x 40 m. Vanzelfsprekend moet de inrichting van deze plekken nog nader worden uitgewerkt.
Om het groene karakter van de wijk extra te benadrukken zijn langs alle straten brede bermen met bomen opgenomen. In de stroken met haakse parkeervakken is ook ruimte voor bomen gecreëerd tussen de parkeervakken. Deze bomen dragen bij aan het groene beeld in de straat en zorgen voor schaduw in deze versteende plekken.

Water
De omvang van het water beslaat circa 15% van het totale plangebied. Daarmee voldoet het plan ruimschoots aan de norm van het Waterschap. Gebaseerd op de vereisten hebben alle hoofdwatergangen een minimale breedte van 7 m.
Het waterstelsel krijgt een eigenstandig peil. Om te voorzien in een goede afwatering van het plangebied sluit het waterstelsel aan op de waterlopen in de aangrenzende gebieden.

Randen
De rand van de buurt aan de Romeijnstraat en Schoutweg is groen, met een watergang en groene oevers. De oevers zijn grotendeels openbaar, alleen ter hoogte van de tweekappers en vrijstaande woningen grenzen de privétuinen direct aan het water. Het is van belang dat deze privé oevers zorgvuldig worden mee ontworpen en ook als zodanig in stand worden gehouden.

De grens met de bestaande percelen langs de Hoofdweg wordt zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken door hier op aan te sluiten met achtertuinen van de nieuwe woningen. Er moet nader worden onderzocht of er bij ophoging een peilverschil ontstaat en hoe dit moet worden opgevangen. Ook de afwatering van de bestaande percelen moet daarin worden meegenomen.

Aan de zuidwestzijde grenst het plangebied aan een bestaand kassencomplex. Hier is een nader te bepalen spuitzone van toepassing.

7. Supermarkt

7.1 Waarom een tweede supermarkt Kudelstaart op de locatie Hoofdweg Zuid?

In Kudelstaart neemt het aantal inwoners toe onder andere door de ontwikkeling van de nieuwbouwplannen Hoofdweg Zuid en het plan Westeinderhage. Daarmee doet de vraag zich voor of deze groei qua inwoneraantal om het uitbreiden van de commerciële voorzieningen vraagt en meer specifiek of behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart. Nu blijkt een groot deel van de inwoners naar Aalsmeer of elders te rijden om daar boodschappen te doen in verband met een eenzijdig aanbod qua supermarkt. Verder moet een afweging gemaakt worden tussen de wens vanuit de inwoners om te komen tot een tweede supermarkt, de vraag of er voldoende marktruimte is en of er een geschikte locatie beschikbaar is. Tevens is het van belang dat de 2e supermarkt zich in een ander prijssegment bevindt dan de huidige Albert Heijn vestiging. Deze behoort tot de zogenaamde full service supermarkt.

Er heeft een uitgebreid, onafhankelijk onderzoek plaatsgevonden via persoonlijke interviews in welke mate er onder de inwoners van Kudelstaart behoefte bestaat aan een tweede supermarkt. Uit dit aanvullend onderzoek is inmiddels gebleken dat 76% van de bevolking van Kudelstaart voor de vestiging van een 2e supermarkt in Kudelstaart is, 16% is neutraal en 8% is tegen.

Verder is er een voorlopig onderzoek gedaan of er voldoende theoretische marktruimte is voor een extra supermarkt is zodat mogelijke overbewinkeling en toekomstige leegstand voorkomen wordt. Uit dit onderzoek volgt dat deze marktruimte aanwezig is. Daarbij kan het ook een kans zijn om meer bewoners in Kudelstaart te houden voor hun boodschappen en zelfs een aantrekkende werken van buiten Kudelstaart wat een kans biedt voor de overige winkels in het centrum van Kudelstaart.

Daarnaast is het de vraag waar in Kudelstaart een nieuwe supermarkt zich idealiter zou moeten of kunnen vestigen. Daarbij spelen factoren een rol zoals bereikbaarheid (per auto, fiets en te voet) en het in stand houden van een duurzame voorzieningenstructuur in Kudelstaart. In het centrumgebied zijn vooralsnog geen mogelijkheden om te komen tot de vestiging van een tweede supermarkt. Het plan Hoofdweg Zuid biedt deze mogelijkheid en is de beste locatie die op korte en lange termijn beschikbaar is.

Aansluitend is de ontwikkeling van de supermarkt overall getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Daaruit blijkt dat er een behoefte aanwezig is om te komen tot een tweede supermarkt en er voldoende marktruimte is. Verder leidt de supermarkt niet tot leegstand elders en is ruimtelijk-functioneel goed inpasbaar in het plangebied Hoofdweg Zuid.

Ook vanuit verkeer heeft een aanvullend onderzoek plaatsgevonden om de optie voor een supermarkt in het plangebied af te wegen. Hieruit komt naar voren dat het verkeer op de bestaande wegenstructuur voldoende kan worden afgewikkeld. Wel is een andere inrichting nodig van de Schoutweg, gelegen tussen de Hoofdweg en de aansluiting van het plangebied, om te komen tot een verkeersveilige weginrichting.

7.2 Beleidsuitgangspunten supermarkt vanuit Provincie Noord Holland / MRA

Naast de goedkeuring van de gemeenteraad voor de realisatie van een tweede supermarkt, dient in het kader van de planologische procedure ook voldaan te worden aan het provinciaal beleid. Hieronder worden de beleidsuitgangspunten voor een supermarkt uit het provinciaal beleid nader toegelicht.

Omgevingsverordening PNH NHN2020
De omgevingsverordening van de Provincie Noord Holland kent beperkingen ten aanzien van detailhandel als het gaat om bedrijventerreinen of kantoorlocaties. Detailhandel dient in beginsel binnen bestaand stedelijk gebied te worden gerealiseerd. (artikel 6.13 lid 1 en 2). Voor de realisatie van detailhandel in toekomstig stedelijk gebied geldt dat getoetst moet worden aan de regels die gelden voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3), waarvoor wordt aangesloten bij de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Veder staan regionale afstemming staat centraal en de behoefte moet aangetoond worden.

Regionaal Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2021
Voor afwegingen rond detailhandelslocaties hanteert de Provincie Noord Holland het Regionaal Detailhandelsbeleid van de Stadsregio Amsterdam 2021.

In dit kader zijn de gemeenten verplicht bij een bestemmingsplanwijziging binnen bestaand stedelijk gebied die een winkellocatie mogelijk maakt met meer dan van 1.500 m^2 verkoopvloeroppervlak advies te vragen aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ). De voorgestelde supermarkt kent een oppervlak van 1400m2 verkoopvloeroppervlak en behoeft daarom niet aan de ADZ te worden voorgelegd.

Wel dient de supermarkt regionaal te worden afgestemd binnen het verzorgingsgebied van de nieuwe ontwikkeling.

Ladder voor duurzame verstedelijking
*D*e ladderonderbouwing is verplicht in dit geval omdat de locatie van de supermarkt onderdeel is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Onder invloed van Europese regelgeving ligt het accent bij bestemmingsplanwijzigingen naar detailhandel in mindere mate op een onderbouwing in economische termen (concurrentie met bestaande voorzieningen) maar meer in ruimtelijk relevante termen. Hierbij valt te denken aan mobiliteitseffecten, de ruimtelijke uitstraling van de activiteit op de omgeving, leefbaarheid en leegstand als een negatieve factor in de ruimtelijke kwaliteit. In het geval van een wijziging naar detailhandel dient ook voldaan te worden aan de Ladder voor Duurzame Stedelijke Vernieuwing (artikel 3.1.6 lid 2 Bro). De drie treden waaraan voldaan moet worden zijn:

d) Er moet een actuele behoefte aangetoond worden voor de voorgenomen ontwikkeling.
e) Als deze behoefte er is moet beschreven worden in hoeverre daarin voorzien kan worden in bestaand stedelijk gebied.
f) Als dat dat laatste niet kan, is het toegestaan ruimte buiten bestaand stedelijk gebied te gebruiken mits deze goed multimodaal ontsloten is.

De mate waaraan voldaan wordt aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking dient middels gedegen onderzoek aangetoond te worden. Uit het onderzoek moet blijken of een supermarkt op de ze locatie levensvatbaar is; er geen andere locatie binnen Kudelstaart of directe omgeving beschikbaar is; de eventuele komst van deze supermarkt niet leidt tot leegstand elders en tenslotte goed inpasbaar is qua ruimtelijke en verkeerstechnische kwaliteit.
Inmiddels is op deze punten uitgebreid, aanvullend onderzoek uitgevoerd en is gebleken dat een tweede supermarkt voldoet aan deze ladderonderbouwing.

De actuele behoefte is via onafhankelijke onderzoeken aangetoond vanuit het perspectief van de consument en vanuit de beschikbare marktruimte. Ten tweede is de locatie Hoofdweg Zuid de best beschikbare locatie op korte en lange termijn. Verder leidt de vestiging van een 2e supermarkt niet tot leegstand elders, wel tot verschuiving in koopstromen die goed binnen de bedrijfsvoering van de bestaande supermarkten opgevangen kunnen worden. Voor de bestaande winkels in het centrum van Kudelstaart wordt een eventuele daling van het bezoek aan de full-service supermarkt in het centrum van Kudelstaart gecompenseerd doordat er minder afvloeiing van koopstromen optreedt naar de omliggende kernen. Tenslotte blijkt uit onderzoek dat de 2e supermarkt binnen de locatie Hoofdweg Zuid verkeerstechnisch goed en veilig ontsloten kan worden en niet leidt tot een sterke toename van sluipverkeer in de omliggende wijken. Daarmee wordt voldaan aan de ladderonderbouwing. De ladderonderbouwing is inmiddels via een separaat rapport uitgewerkt.

7.3 Gemeentelijke beleids- en ruimtelijke uitgangspunten optie supermarkt.

7.3.1 Detailhandelsnota gemeente.

Beleidsmatig streeft de gemeente Aalsmeer naar het versterken en behouden van de bestaande dorpscentra. Een solitaire supermarkt buiten het centrum van Kudelstaart voldoet in basis daar niet aan. Daartegenover staat dat er geen ruimtelijke mogelijkheden zijn om een tweede supermarkt in het centrum te positioneren. Hier is door BRO (2017) in opdracht van de gemeente een locatiestudie gemaakt voor een vestiging van een 2e supermarkt. De mogelijke locaties in het centrum zijn niet beschikbaar gebleken. Verder is door de gemeente onderzoek naar de marktruimte gedaan waaruit blijkt dat er destijds ruimte was voor het toevoegen van circa 532 m^2 dagelijks aanbod. Uit recent onderzoek blijkt dat er ruimte is voor een uitbreiding van 1.160 m^2 supermarkt areaal wanneer er rekening gehouden wordt met meer koopkrachtbinding binnen Kudelstaart en meer toevloeiing van buiten en een toename van het inwoneraantal de komende jaren. Een zeer recent, onafhankelijk tweede onderzoek geeft een uitbreidingsruimte van 1.660m2 winkelruimte oppervlak aan voor een tweede supermarkt in Kudelstaart. De beoogde supermarkt kent een winkelvloeroppervlak van circa 1.450m2. Daarmee kan gemotiveerd afgeweken worden van de Detailhandelsnota van de gemeente Aalsmeer.

Ruimtelijk Uitstraling.

De eventuele supermarkt dient:

- Ruimtelijk zorgvuldig ingepast te worden.
- Eventueel appartementen boven de supermarkt in het basissegment.
- Zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de supermarkt, geen volledig blinde gevels en een aantrekkelijke, transparante gevel aan de noordzijde aan de watergang
- Het handhaven van een doorgaande openbare wandelroute tussen de supermarkt en de watergang aan de Noordzijde van het plangebied.
- Parkeren omzoomd door groen c.q. groene hagen.
- Fustopslag en bevoorrading via een inpandige laad- en los ruimte c.q. inpandige expeditiehof.

Verkeer.

Het toevoegen van een eventuele supermarkt heeft consequenties voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de omliggende wegen, als ook op de wegen in het plangebied. Dit geldt met name voor de Schoutweg en de Romeijnstraat en in mindere mate voor de Hoofdweg. De intensiteiten op deze wegen zullen gaan toenemen, als gevolg van het toevoegen van een supermarkt.

De toename van het verkeer met betrekking tot een eventuele supermarkt dienen op een verkeersveilige en goede manier te worden gefaciliteerd. Dit betekent dat er een zo kort en direct mogelijke aansluiting noodzakelijk is op de hoofdinfrastructuur, te weten de Schoutweg en daarmee samenhangend de Hoofdweg. Verkeer wat samenhangt met de supermarkt dient zoveel als mogelijk te worden afgewikkeld via de hoofdinfrastructuur. Dit geldt voor zowel het bestemmingsverkeer van en naar de supermarkt, als ook voor bevoorradingsverkeer. Het bevoorradingsverkeer dient in één rijrichting, met daarin opgenomen een inpandige expeditiehof, te worden voorzien zodat achteruitrijden van vrachtwagens wordt voorkomen.

Voor de toepassing van de parkeernormen voor de supermarkt geldt op dit moment de "Nota Parkeernormen Aalsmeer 2020". De Nota Parkeernormen is gebaseerd op landelijke richtlijnen en wordt in de gehele gemeente gehanteerd. Door middel van een parkeerbalans zal de ontwikkelaar aan moeten tonen dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de parkeernormen die gelden op moment van vergunningverlening.

Voor een supermarkt gelden op basis van bruto vloeroppervlakte de volgende parkeernorm:

Winkelen

Type	Eenheid	Parkeernorm
Supermarkt/groothandel	Per 100m² bvo	6,0
Tuincentrum	Per 100m² bvo	2,7
Overige detailhandel	Per 100m² bvo	5,0

Er dient tevens gekeken te worden naar fietsparkeerplekken ten behoeve van klanten van de supermarkt. In de Nota Parkeernormen Aalsmeer is daarvoor de volgende parkeernorm opgenomen:

Winkelen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Winkelcentrum	100m² bvo	2.7
Supermarkt	100m² bvo	2.9
Bouwmarkt	100m² bvo	0.25
Tuincentrum	100m² bvo	0.4

8. Globaal voorstel uitwerking supermarkt binnen Hoofdweg Zuid door de ontwikkelaar.

Voor de tweede supermarkt is, op basis van de gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten, een indicatief schetsmatig Stedenbouwkundig Ontwerp in de vorm van een proefverkaveling opgesteld **door de initiatiefnemer / ontwikkelaar**. Het doel van deze schets is onder andere om omwonenden en andere stakeholders meer inzicht te kunnen geven op de (mogelijke) uitwerking van het plangebied en daarmee wat er in hun directe woonomgeving zou kunnen gaan gebeuren. Benadrukt wordt dat de getoonde verkaveling geen blauwdruk voor de invulling van het plangebied is maar bij de eventuele uitwerking nog aan verandering onderhevig kan zijn.

Marktruimte.

Er is door het bureau BRO recent een aanvullende studie uitgevoerd naar de marktruimte voor een tweede supermarkt in Kudelstaart. Conclusie is dat er normatief marktruimte is voor een supermarkt met een 1.160m2 winkelvloeroppervlak. Uit een tweede onderzoek blijkt een marktruimte van 1.660m2. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het inwoneraantal de komende jaren door de verschillende nieuwbouwplannen. Daarnaast wordt het supermarktaanbod binnen Kudelstaart versterkt waarbij de supermarkten ieder een onderscheidend profiel en marktsegment bedienen. Dit zal leiden tot een hogere koopkrachtbinding binnen Kudelstaart waarbij meer inwoners hun boodschappen binnen de kern Kudelstaart doen in plaats van in omliggende kernen.

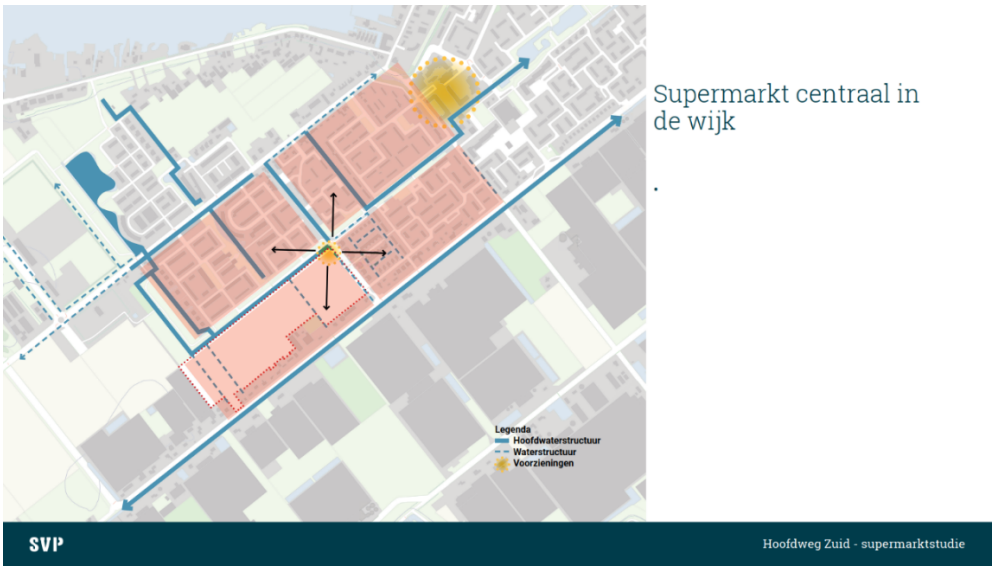
De conclusie is dan ook dat de toevoeging van een tweede supermarkt in Kudelstaart voorziet in een behoefte, niet zal leiden tot leegstand elders en de differentiatie binnen het aanbod in Kudelstaart zal versterken.

Locatie 2e supermarkt.

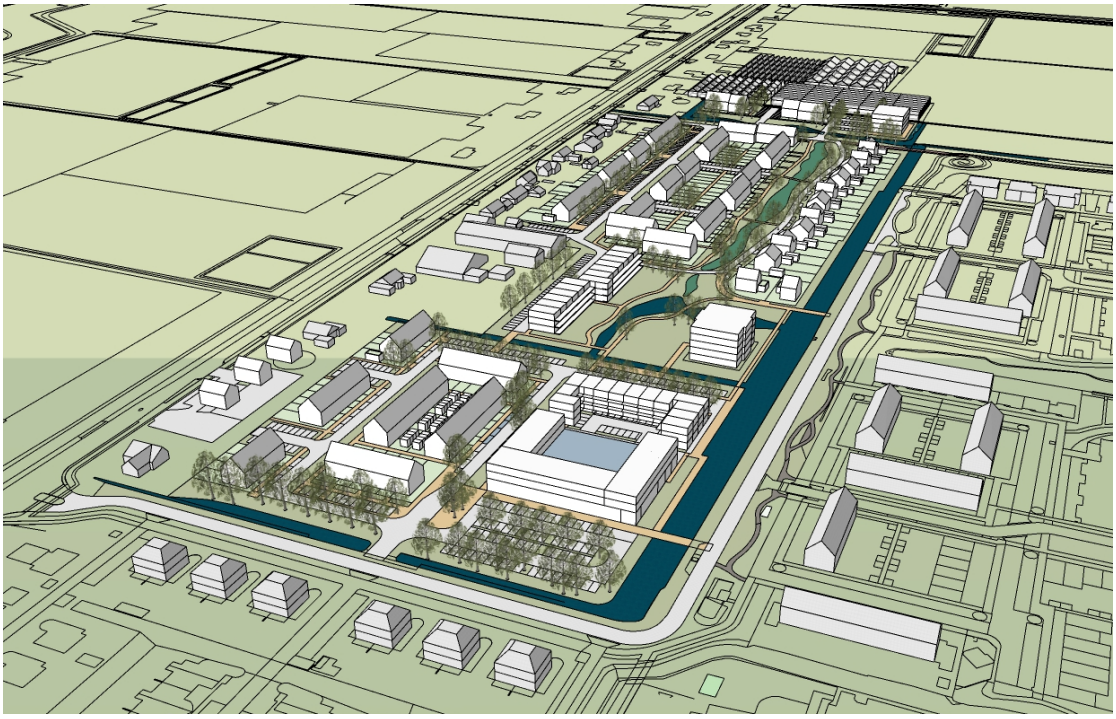
In basis is er een voorkeur om de winkelvoorzieningen te concentreren in het centrumgebied van Kudelstaart om zo de koopstromen maximaal te bundelen. In het centrumgebied is echter geen uitbreidingsruimte beschikbaar. Binnen het plan Hoofdweg Zuid is er ruimtelijke mogelijkheden om de 2e supermarkt in Kudelstaart in te passen.

Ruimtelijk functioneel inpasbaar.

Daarbij is het voorstel de supermarkt in het Noordoostelijk deel van het plangebied op te nemen zodat er een centrale ligging ontstaat binnen de bestaande wijken in combinatie met een efficiënte verkeersafwikkeling voor bezoekersverkeer met de auto via de Hoofdweg. Ook voor het langzaam verkeer is de locatie goed bereikbaar.



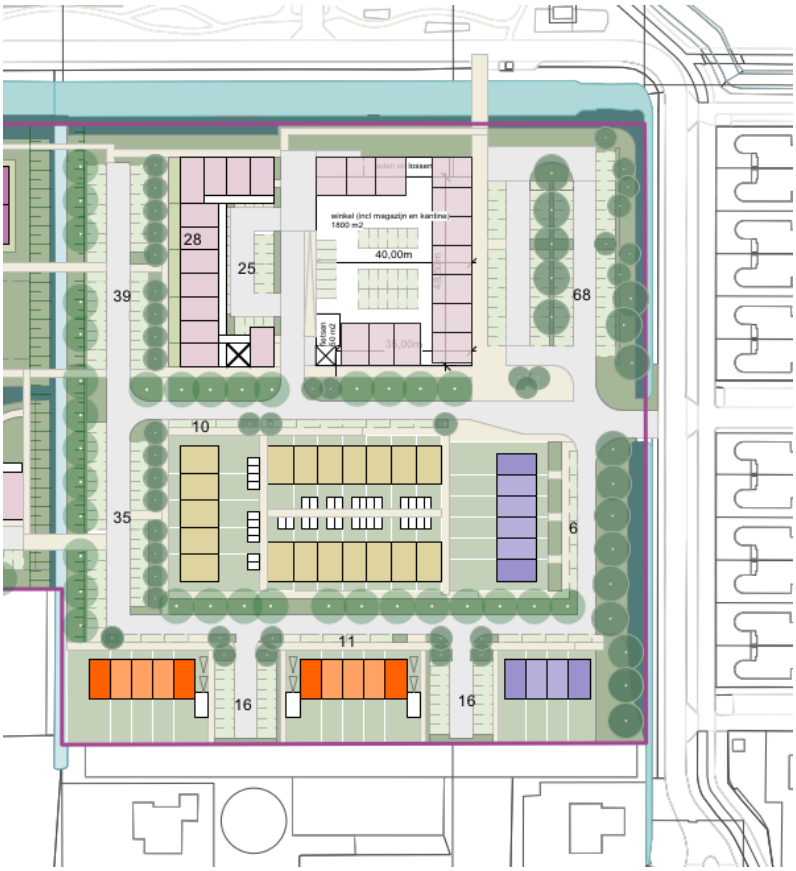
Afbeelding: Centrale positie supermarkt in de (bestaande) wijk



Afbeelding 9:uitwerking naar een indicatieve verkavelingsschets door de ontwikkelaar woningbouw in combinatie met supermarkt.

Verkavelingsschets optie supermarkt binnen Hoofdweg Zuid door ontwikkelaar.

Afbeelding: Supermarkt binnen plan Hoofdweg Zuid



Afbeelding: locatie supermarkt in detail

Verkeersafwikkeling supermarkt.

De locatie van de supermarkt wordt direct vanaf de Schoutweg ontsloten zodat bestemmingsverkeer voor de supermarkt door het plangebied Hoofdweg Zuid voorkomen wordt.

Afbeelding: Routing bestemmingsverkeer van buiten het plangebied van en naar de supermarkt.

Daarnaast is er gekozen voor een uitvoering van de supermarkt met een inpandige expeditie in combinatie met een bevoorradingsroute in een rijrichting. De inpandige expeditiehof beperkt geluidsoverlast van ladende en lossende vrachtwagens. De routing voor de bevoorrading in een rijrichting voorkomt achteruitrijden met vrachtwagens binnen de locatie en vergroot de verkeersveiligheid.

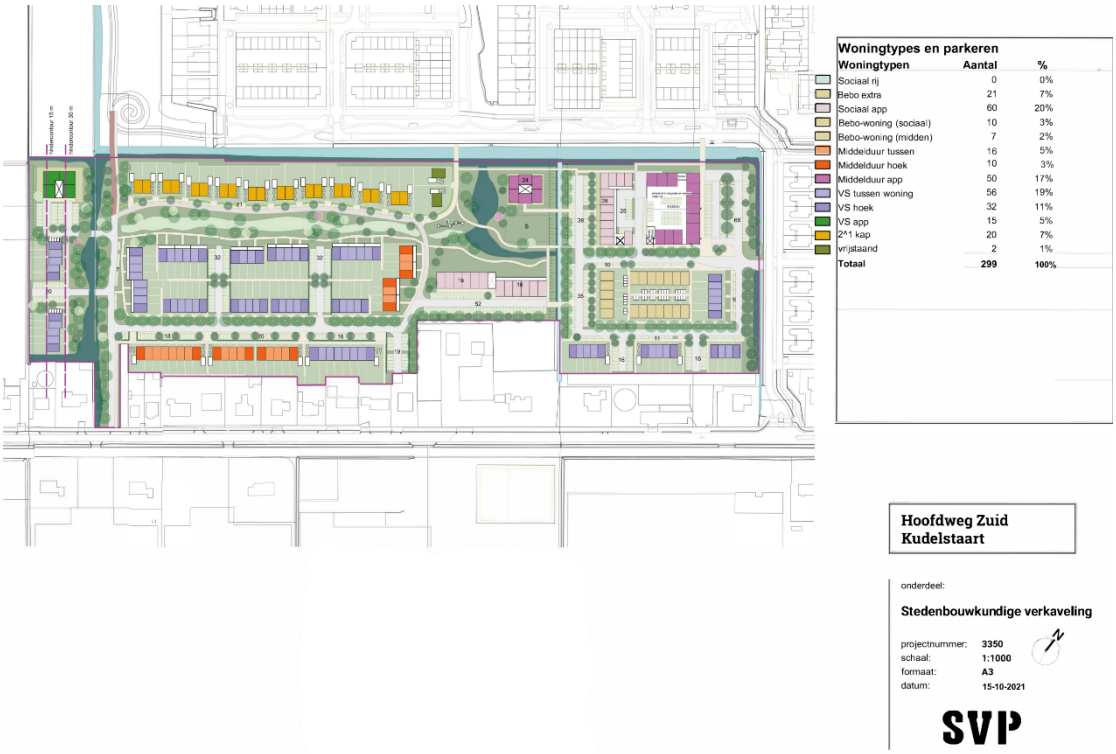
Aanvullend verkeersonderzoek geeft aan dat de Schoutweg tussen de Hoofdweg en Zuiderpark verbreed moet worden van 5,5m1 naar 6,5m1. Verder een parkeerverbod op dit deel van de Schoutweg. Het verlies van de parkeermogelijkheden op de Schoutweg voor de aanliggende woningen aan het Zuiderpark wordt gecompenseerd door de aanleg van circa 7 parkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark. De herinrichting dient nog technisch onderbouwd te worden. Daarnaast is afstemming met aanwonenden gewenst voor het aanleggen van ca. 7 parkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark.

Afbeelding: route bevoorrading supermarkt.

Invloed supermarkt op de woningbouw.

Door het inpassen van de supermarkt vervallen er diverse eengezinswoningen in de middeldure en vrije sector. De vestiging van een twee supermarkt binnen het plan Hoofdweg Zuid gaat niet ten koste van woningen. Er worden op en rond de supermarkt appartementen ter compensatie gerealiseerd die speciaal aansluiten voor de doelgroepen startende jongeren of (alleenstaande) ouderen. Daarmee stijgt het woningaantal van 278 woningen in het terugvalscenario zonder supermarkt, naar circa 299 woningen in combinatie met een supermarkt.

De proefverkaveling voorziet vooralsnog in circa 299 woningen in totaal, bestaande uit: circa 125 appartementen en 38 beneden-boven woningen. Verder circa 136 grondgebonden woningen, waaronder circa 114 rijenwoningen waaronder 20 twee-onder-één-kap woningen en circa 2 vrijstaande woningen.
De appartementen zijn verdeeld over drie plekken. Eén vrijstaand appartementengebouw in de zuidwesthoek van het plangebied met een hoogte van 4 bouwlagen en centraal in het hart van het plangebied 1 appartementen gebouw met 5 lagen, 2 appartementengebouwen met een hoogte van 3 bouwlagen en appartementen op en rond de supermarkt. De grondgebonden woningen en beneden-boven woningen hebben een hoogte van twee bouwlagen plus een kap.
Het programma kent in de basis een verdeling 25% sociaal, 30% middelduur en 45% vrije sector over totaal 278 woningen. Daarnaast worden nog 21 betaalbare woningen extra toegevoegd gericht op het starterssegment waarmee het totaalplan bestaat uit 299 woningen plus een supermarkt.



Afbeelding: woningaantallen in combinatie met optie supermarkt.

9. Financiën

De ontwikkeling van Hoofdweg Zuid tot woningbouwlocatie betreft een privaat initiatief hetgeen betekent dat de kosten voor de realisatie ten laste van de samenwerkingsvorm van private partijen.

Indien de plannen financieel, maatschappelijk en ruimtelijk haalbaar zullen zijn, zal de gemeente met de grondeigenaar een anterieure overeenkomst tot kostenverhaal sluiten. Daarmede zal het kostenverhaal zijn verzekerd en is het opstellen van een exploitatieplan in het kader van de bestemmingsplanprocedure niet noodzakelijk voor de gemeente. In de anterieure overeenkomst worden ook afspraken gemaakt over verkoop(waarden) van de gemeentelijke gronden en eventuele verrekening van mogelijke (civieltechnische) kosten. Verder wordt in deze anterieure overeenkomst opgenomen dat eventuele toekenning van planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt.

Voor de dekking van de gemeentelijke voorbereidingskosten, onder andere voor het opstellen van de onderhavige startnotitie, is een voorovereenkomst met de private partijen gesloten.

Nadat voorliggende startnotitie door de gemeenteraad is vastgesteld wordt een anterieure overeenkomst opgesteld en gesloten tussen gemeente en de samenwerkingsvorm van private partijen. Dit om onder meer de plankosten en overige (bovenwijkse) kosten te kunnen verhalen. Parallel zal een ontwerpbestemmingsplan worden opgesteld en in procedure worden gebracht.

10. Planproducten en planning

Voor dit plangebied is op basis van de huidige inzichten als ook de door de gemeenteraad vastgestelde bijlage 3 van de Nota Grondbeleid 2016 (planproces particuliere initiatieven groot) een activiteitenplanning opgesteld. Deze is verkort weergegeven in onderstaand overzicht.

activiteit	**planning**
1. Vaststellen ontwerp startnotitie door college	Medio mei 2021
2. participatiebijeenkomst	Eind mei – begin juni 2021
3. aanvullende onderzoeken verkeer en 2e supermarkt	Juni – september 2021
4. inspraakperiode ontwerp startnotitie	Juni 2021
5. besluitvorming vaststellen startnotitie door gemeenteraad	Najaar 2021
6. start bestemmingsplanprocedure met ter visie legging ontwerp bestemmingsplan	Medio 2022
7. besluitvorming vaststelling bestemmingsplan door gemeenteraad	Zomer 2022

11 Projectcommunicatie

Omgevingsanalyse/krachtenveldanalyse

De belanghebbenden van dit project zijn onder te verdelen in de volgende groepen:

1. woningzoekenden Kudelstaart
2. dorpsraad
3. omwonenden plangebied
4. inwoners Kudelstaart (ivm optie 2e supermarkt)
5. Hoorne Vastgoed Ontwikkeling en Roosdom Tijhuis als grondeigenaren plangebied

De omwonenden van het plangebied worden op verschillende momenten in het proces betrokken bij het project en de planontwikkeling.

Het eerste officiële moment betreft de ter visie legging van deze ontwerp startnotitie en de informatie avond die hierover mei/juni 2021 is gehouden. Een ieder kan zijn of haar zienswijze geven ten aanzien van deze startnotitie en de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied. Vervolgens kan een ieder inspreken tijdens de besluitvorming over de vaststelling van deze startnotitie.

Op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde startnotitie en het hierbij behorende inspraakverslag, zullen de plannen verder worden uitgewerkt in een ontwerp bestemmingsplan en een ontwerp beeldkwaliteitsplan. Het beeldkwaliteitsplan vormt na vaststelling door de gemeenteraad het toetsingskader voor de toetsing aan de redelijke eisen van welstand.
Het Ontwerp Bestemmingsplan wordt vervolgens door het college ter visie gelegd voor een periode van 6 weken. Tijdens deze periode zal er een 2e informatie avond zijn.
Uiteindelijk zal de gemeenteraad een besluit nemen over de vaststelling van het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan en de hierop ingediende zienswijzen / bezwaren.