

BESTEMMINGSPLAN

Hotel De Zwerm

Herziening ‘GPA, Middenweg en dg 3, 5
en 7’

ONDERDEEL:

PLANTOELICHTING

Schriftsteller : gemeente Aalsmeer, in samenwerking met Van Riezen & Partners
Projectcode : 05M
Versie : 7
Datum : 31 januari 2018

Inhoud van de toelichting

HOOFDSTUK I	Formele planbeschrijving	6
1.1	Doelstelling van het bestemmingsplan	6
1.2	Bepaling van de plangrenzen	6
1.3	Planregime	7
HOOFDSTUK II	Onderzoek	9
A.	FUNCTIONEEL ONDERZOEK	
2.1	Algemene beschrijving van het plangebied	9
2.2	Beschrijving van de soorten functies in het plangebied	11
B.	TECHNISCH ONDERZOEK	
2.3	Gebiedsgericht / locatiegericht onderzoek	12
HOOFDSTUK III	Ruimtelijke randvoorwaarden	22
A.	RANDVOORWAARDEN ALGEMEEN	
3.1	Ruimtelijk beleid van de gemeente	22
3.2	Ruimtelijk beleid van de regio	30
3.3	Ruimtelijk beleid van de provincie	32
3.4	Ruimtelijk beleid van het waterschap	33
3.5	Ruimtelijk beleid van het rijk	35
B.	RANDVOORWAARDEN UIT SECTORAAL BELEID	
3.6	Verkeer	36
3.7	Waterstaat	36
HOOFDSTUK IV	Materiële planbeschrijving	38
A.	RUIMTELIJK BELEID	
4.1	Algemeen ruimtelijk beleid	38
4.2	Planontwikkeling	39
B.	WAARDERING VAN FUNCTIES	
4.3	Waardering van bestaande functies	46
4.4	Bestemmen van gebiedsgerichte waarden	46
4.5	Waardering van de planontwikkeling	47
4.6	Waardering van strijdige functies	48

HOOFDSTUK V Overleg, inspraak en zienswijzen 49

5.1	Bestuurlijk overleg	49
5.2	Inpraak	50
5.3	Zienswijzen van burgers en bedrijven	50

HOOFDSTUK VI Uitvoerbaarheid 51

A.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	
6.1	Economische uitvoerbaarheid voor de overheid	51
6.2	Economische uitvoerbaarheid voor particulier initiatief	52
B.	TECHNISCHE UITVOERBAARHEID	
6.3	Milieutechnische uitvoerbaarheid	52
6.4	Verkeerstechnische uitvoerbaarheid	54
6.5	Ecologische uitvoerbaarheid	55
6.6	Waterstaatkundige uitvoerbaarheid	57
6.7	Behoeft	58
C.	JURIDISCHE UITVOERBAARHEID	
6.8	Zakenrechtelijke uitvoerbaarheid	59
6.9	Uitvoerbaarheid met oog op de Wabo	60

HOOFDSTUK VII Bestemmingen en planregels 61

A.	PLANSYSTEMATIEK	
7.1	Standaardvorm en planregels	61
7.2	Systematiek van de planregels	62
7.3	Systematiek van de planverbeelding	64
B.	HANDHAVINGSTRATEGIE	
7.4	Beleidsmatige prioriteiten in de handhaving	65

Bijlagen van de toelichting

1. Verklaring van geen bezwaar raamvergunning V46760, Hoogheemraadschap van Rijnland (2 juli 2015)
2. Archeologisch bureauonderzoek (november 2008)
3. Verkennend milieukundig bodem- en asfaltonderzoek, ARCADIS (10 april 2017)
4. Analyse verkeer en milieu, Goudappel Coffeng (22 november 2017)
5. Quicksan ecologie, ARCADIS (28 maart 2017)
6. Ladderonderbouwing, Stec Groep (13 juni 2017)

Formele planbeschrijving

Als eerste stap in de planvorming zullen in dit hoofdstuk het doel van het bestemmingsplan en de ligging van de plangrenzen worden bepaald. Daarbij wordt uiteengezet welk planregime van kracht was voordat dit bestemmingsplan in werking trad. Deze zogenaamde formele planbeschrijving geeft het uitgangspunt aan vanwaar uit de materiële planvorming kan beginnen.

1.1 Doelstelling van het bestemmingsplan

1.1.1 Beleidsmatig doel

Het beleidsmatige doel van de herziening van het geldende bestemmingsplan is het juridisch mogelijk maken van de realisatie van een hotel met congres- en vergadercentrum en een parkeergarage in deelgebied 7 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer.

De planontwikkeling is behandeld in hoofdstuk IV van deze toelichting.

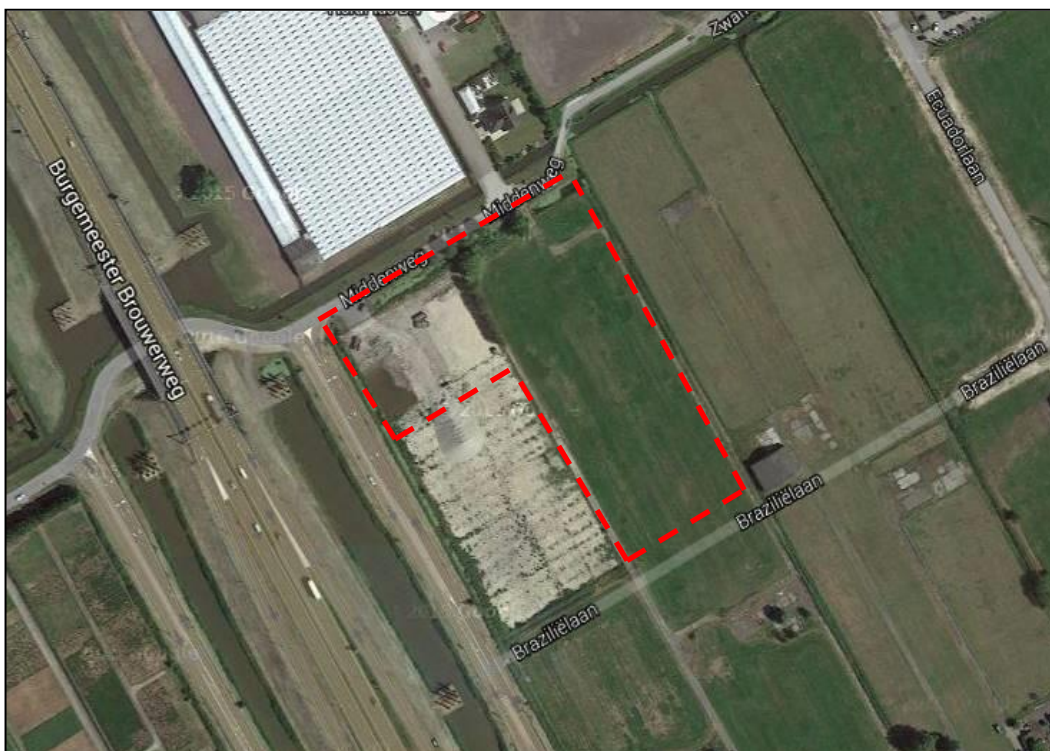
1.1.2 Juridisch doel

Herziening is nochtans niet geboden op grond van de wettelijke herzieningsplicht van tien jaar, als voorgeschreven in artikel 3.1, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het bestemmingsplan dat geldt voordat het voorliggende bestemmingsplan in werking treedt is op 3 november 2011 vastgesteld en begin 2012 onherroepelijk geworden. Op grond van de Wro verloopt de herzieningstermijn voor dat plan op 3 november 2021.

1.2 Bepaling van de plangrenzen

1.2.1 Begrenzing

Het gebied van het bestemmingsplan (hierna: plangebied) is gelegen in deelgebied 7 van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Het plangebied is L-vormig en bevindt zich tussen de Middenweg, de Braziliëlaan en de oostelijke op- en afrit van de Burgemeester Brouwerweg (N201).



Figuur 1: Globale begrenzing plangebied indicatief weergegeven (bron: <https://maps.google.nl/>)

1.2.2 Reden van de keuze

De keuze van deze plangrenzen is primair ingegeven door de beoogde kavelgrenzen van het ruimtelijk plan van het hotel.

1.3 Planregime

1.3.1 Keuze van het planregime

De keuze van het planregime is ingegeven door de specifieke ontwikkeling van een bedrijfslocatie. Er is daarom gekozen voor de rechtsfiguur van een bestemmingsplan met de nodige planflexibiliteiten, en niet voor de rechtsfiguur van een beheersverordening.

1.3.2 Inpassingsplan

Voor het plangebied of een deel daarvan is geen inpassingsplan van provincie of rijk in voorbereiding of vastgesteld.

1.3.3 Voorheen geldende planregime

Tot aan het moment dat het voorliggende bestemmingsplan in werking is getreden is binnen het plangebied het volgende planregime van kracht:

Het bestemmingsplan “**Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7**”, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 3 november 2011. Het bestemmingsplan is sinds begin 2012 onherroepelijk.

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling van bedrijfspercelen in de deelgebieden 3, 5 en 7 en de aanleg van de Middenweg en bedrijfsstraten. Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan bevindt zich tussen de beoogde Middenweg en de bedrijfsstraat van deelgebied 7. Ter plaatse van het plangebied zijn in het geldende bestemmingsplan meerdere bedrijfspercelen voorzien, alsmede een groenstrook langs de Middenweg.

Op 25 februari 2014 is in afwijking van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning verleend om de Middenweg te kunnen verbreden. Deze verbreding was voorzien ter plaatse van een deel van het plangebied. De omgevingsvergunning is in 2015 echter ingetrokken.

Onderzoek

Voor de wettelijk voorgeschreven waardering van functies in het plangebied is inventarisatie van die functies noodzakelijk. Daarnaast is technisch onderzoek in het plangebied nodig. Hiermee wordt direct gevolg gegeven aan het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht en aan de eis ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid, onder b. en d. van het Besluit ruimtelijke ordening.

Het technisch onderzoek betreft alleen het onderzoek dat een noodzakelijke voorwaarde vormt voor een goede ruimtelijke ordening, en betreft ander onderzoek of anders gericht onderzoek dan het onderzoek dat is verricht met het oog op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, voor welk onderzoek wordt verwezen naar Hoofdstuk VI van deze toelichting.

A. FUNCTIONEEL ONDERZOEK

In het plangebied is verkennend en inventariserend onderzoek verricht naar de bestaande functies in dat gebied (de zogenaamde nulmeting). De resultaten van het onderzoek zijn in dit hoofdstuk samengevat. De waardering van die resultaten en de matching met het voorgestane ruimtelijke beleid van de gemeente vinden plaats in Hoofdstuk IV van deze toelichting.

2.1 Algemene beschrijving van het plangebied

De algemene beschrijving van het plangebied, zoals in het voorgaande hoofdstuk is gedefinieerd, omvat de algemene kenmerken van het gebied zodat de aard van het gebied kan worden gekend. Deze beschrijving dient als achtergrond voor de beschrijving van de soorten functies in de volgende paragraaf.

2.1.1 Kenmerkende gebiedsdelen

Het plangebied is onderdeel van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Dit bedrijventerrein wordt gefaseerd aangelegd langs de omgelegde N201 en bestaat uit meerdere deelgebieden. Deelgebied 7 van het bedrijvenpark is bedoeld voor sierteeltgebonden bedrijvigheid en overige bedrijven.

Het plangebied is in de huidige situatie onbebouwd. Een deel is reeds bouwrijp gemaakt. De rest bestaat nog uit grasland en een watergang.



Figuur 2: Het plangebied, gezien vanaf de Middenweg (bron: <https://maps.google.nl/>)

2.1.2 Eigenschappen van het plangebied

2.2.2.1 Geomorfologie

Volgens de Geomorfologische kaart wordt het plangebied gekenmerkt als droogmakerij.

2.2.2.2 Economie

Aalsmeer ligt op de overgang van een sterk verstedelijkt gebied met een hoge economische dynamiek en dito vestigingsdruk van mensen en bedrijven naar een rustig en oer-Hollands polderlandschap met één van de grootste binnenmeren van ons land: de Westeinderplassen. Dankzij deze strategische ligging op de grens van de stedelijke regio Amsterdam en het 'groene hart' beschikt Aalsmeer over een achterland met een groot consumentenpotentieel en een voorland met een grote toeristische kracht¹.

Het plangebied behoort tot het in ontwikkeling zijnde bedrijvenpark Green Park Aalsmeer. Het bedrijvenpark is onder meer bedoeld voor de bloemen- en plantensector en zal door de ligging nabij de bloemenveiling van Aalsmeer, Schiphol en langs de nieuwe N201 een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van de internationale concurrentiepositie en de (verdere) ruimtelijke bundeling van productie, handel en distributie in Greenport Aalsmeer. Het in ontwikkeling zijnde bedrijvenpark is daarmee van belang voor de Nederlandse economie en de regionale werkgelegenheid.

2.1.3 Dynamische relatie met de omgeving

Binnen het plangebied is een aantal functies aanwezig die een functionele samenhang vertonen met de lokale, regionale, provinciale dan wel nationale omgeving grenzend aan het plangebied, namelijk:

- de gronden in het deels nog te ontwikkelen deelgebied 7 zijn onderdeel van de Greenport Aalsmeer en bedrijventerrein Green Park Aalsmeer.

¹ Economische Visie Aalsmeer

2.2 Beschrijving van de soorten functies in het plangebied

In en rondom het plangebied vallen de volgende (groepen van) functies te onderkennen.

2.2.1 Bedrijven

In het plangebied bevindt zich een braakliggend bedrijfskavel. Ook de aangrenzende gronden direct ten zuiden van de Middenweg zijn braakliggende bedrijfskavels. Eén van de bedrijfskavels tussen het plangebied en de Braziliëlaan is sinds begin 2017 in gebruik als (onbemand) tankstation.

2.2.2 Woningen

In het plangebied zijn geen woningen aanwezig. Wel bevindt zich een woning ten noordoosten van het plangebied. Deze aan de Middenweg gelegen woning bevindt zich op een afstand van circa 25 meter van de plangrens van het plangebied.

2.2.3 Groenvoorzieningen

In het plangebied zijn geen (structurele) groenvoorzieningen aanwezig.

2.2.4 Verkeersverbindingen

Het plangebied wordt op dit moment aan de noordzijde doorsneden door de Middenweg en aan de zuidzijde begrensd door de Braziliëlaan. Deze beide wegen zijn direct aangesloten op de op- en afritten van de Burgemeester Brouwerweg (N201). De Braziliëlaan is de bedrijfsstraat van deelgebied 7 en zal zodoende de diverse (deels nog te ontwikkelen) bedrijfsperven in deelgebied 7 gaan ontsluiten. De Middenweg is ter hoogte van het plangebied nu nog een smalle doodlopende weg maar deze weg zal de komende jaren zodanig worden aangepast dat deze als de centrale ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer gaat fungeren. Ter hoogte van het plangebied zal de Middenweg daarom worden verlegd naar het noorden zodat er een recht tracé ontstaat.



Figuur 3: het huidige tracé van de Middenweg ter plaatse van het plangebied (bron: <https://maps.google.nl/>)

2.2.5 Verbindingen en leidingen

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

2.2.6 Waterverbindingen en waterbergingen

Aan de west- en noordrand van het plangebied bevindt zich een watergang.

B. TECHNISCH ONDERZOEK

Het technisch onderzoek wordt onderscheiden in gebiedsgericht onderzoek en locatiegericht onderzoek. Omdat in dit geval het plangebied en de ontwikkellocatie gelijk zijn is de beschrijving van het gebiedsgericht onderzoek en het locatiegericht onderzoek samengevoegd om onnodige herhaling te voorkomen.

2.3 Gebiedsgericht/locatiegericht onderzoek

Het gebiedsgerichte/locatiegerichte onderzoek betreft onderzoek dat van belang is voor de ontwikkelingslocatie, en waarvan de resultaten indien nodig een plaats hebben gevonden in de planregels. Het onderzoek is technisch van aard en betreft onderzoek dat een noodzakelijke voorwaarde vormt voor een goede ruimtelijke ordening.

2.3.1 Water in het plangebied

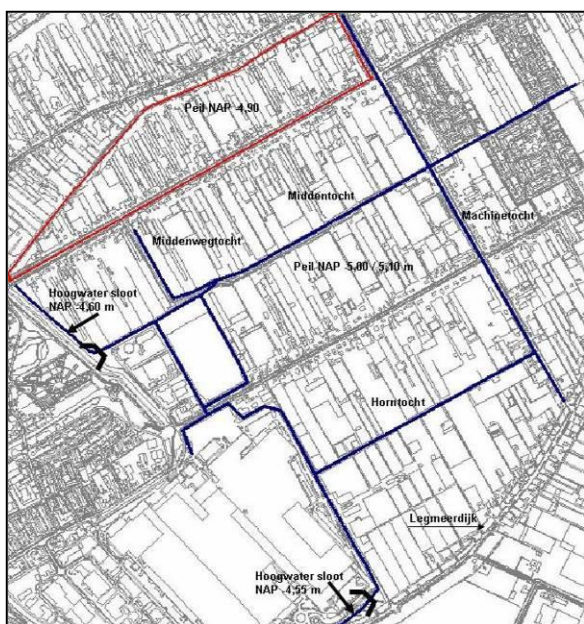
Het plangebied is gelegen in de Oosteinderpoelpolder. Deze polder is een droogmakerij met een gemiddeld maaiveldniveau van 4,12 m – NAP. In het peilgebied wordt een peil gehanteerd van 5,0/5,1 meter – NAP. Een goed waterbeheer (met name het waterkwantiteitsbeheer) is een belangrijke randvoorwaarde voor de verschillende functies in de polder. Doordat het plan uitgaat van een herontwikkeling van de locatie zullen er in waterhuishoudkundige zin enkele aanpassingen gaan plaatsvinden.

2.3.1.1 Waterkeringen

Binnen de plangrenzen bevindt zich geen waterkering.

2.3.1.2 Waterkwantiteit

Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een hotel met congres- en vergadercentrum en een parkeergarage mogelijk. In de huidige situatie is het gebied onverhard, met uitzondering van de te verleggen Middenweg. Als gevolg van de ontwikkeling van het hotel zal er sprake zijn van een substantiële toename van verharding. De huidige watergangen in het plangebied maken geen onderdeel uit van de hoofdwaterstructuur.



Figuur 4: hoofdwaterstructuur

Het plangebied van het bestemmingsplan is gelegen binnen de grenzen van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Het geldende bestemmingsplan voorziet reeds in een nagenoeg volledige verharding van de betreffende gronden zodat er planologisch gezien geen sprake is van een toename van verharding.

In het verleden zijn voor Green Park Aalsmeer afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap Rijnland om te voorkomen dat het waterbergend vermogen binnen Green Park Aalsmeer afneemt. De wateropgave is daarbij vastgelegd op 11% waterberging voor het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer (inclusief de N201). Conform de wens van het hoogheemraadschap dient in elk deelgebied minimaal 8% waterberging aanwezig te zijn, waarbij de resterende 3% elders binnen de grenzen van Green Park Aalsmeer gerealiseerd kan worden (waarbij rekening dient te worden gehouden met de aanwezige peilvakken).

De waterhuishouding van het onderhavige plangebied is onderdeel van het waterplan zoals dat is vastgelegd in het rapport “Green Park Aalsmeer; Waterhuishouding en Riolering”, d.d. 2 oktober 2006. Dit plan is op 5 oktober 2009 vergund door het Hoogheemraadschap van Rijnland onder raamvergunning V.46760. Op basis van deze raamvergunning wordt 4 weken vóór uitvoering van werkzaamheden schriftelijk met (detail)tekeningen en dwarsprofielen melding gedaan bij het Hoogheemraadschap. De uitvoering start niet eerder dan dat een schriftelijk “Verklaring van geen bezwaar” is ontvangen van het Hoogheemraadschap (zie bijlage). Gelet op de hiervoor genoemde afspraken is de verplichting om 11% van het totale oppervlak van deelgebied 7 met water te compenseren (met een ondergrens van 8% binnen het deelgebied) onderdeel van de toets door het Hoogheemraadschap.

2.3.1.3 Riolering en afvalwater

Het plangebied valt binnen het bemalingsgebied Aalsmeer centrum. De bestaande riolering ter plaatse van de Middenweg voert het afvalwater af naar het hoofdgemaal aan de

Machineweg. Dat gemaal pompt het afvalwater vervolgens naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie van hoogheemraadschap Rijnland aan de Molenvlietweg.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland bepleit om zo min mogelijk schoon regenwater bij afvloeiing van daken en wegen te vervuilen. Het beleid van het hoogheemraadschap is er derhalve op gericht om schoon hemelwater van verharde oppervlakken niet af te voeren via de riolering, maar af te koppelen en te infiltreren in de bodem of vertraagd af te voeren naar het oppervlaktewater. Hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater afgevoerd wordt naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Voor het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer wordt gestreefd naar een 100% gescheiden rioolstelsel. Op die manier kan het hemelwater worden afgekoppeld van de riolering. Voorwaarde is dat er geen uitlogbare materialen worden toegepast.

Voor de aansluiting op de riolering zal tijdig een watervergunning moeten worden aangevraagd (minimaal 6 weken voor start bouwwerkzaamheden).

2.3.1.4 Waterkwaliteit

De nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd door duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen. Het plan maakt geen functies mogelijk die tot verslechtering van de waterkwaliteit van zowel oppervlaktewater als grondwater leiden.

2.3.2 Natuurlijke en landschappelijke waarden

Uit de gegevens van de Regiegroep Natura 2000 Nederland blijkt dat er in en direct rond Aalsmeer geen Natura 2000 gebieden aanwezig zijn. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn Botshol (circa 8 kilometer) en Nieuwkoopse Plassen en De Haeck (circa 10 kilometer). Uit de provinciale verordening blijkt voorts dat er geen Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aanwezig is in en rond het plangebied van het bestemmingsplan. In het plangebied zijn verder ook geen gronden met natuurlijke en/of landschappelijk waarden gelegen. Er hoeft in het bestemmingsplan daarom geen rekening te worden gehouden met natuurlijke en landschappelijke waarden.

2.3.3 Archeologische waarden in het plangebied

In de op 24 juni 2010 vastgestelde gemeentelijke 'Beleidsnota Archeologie' en de bijbehorende 'Archeologiekarta' heeft de gemeente uiteen gezet op welke wijze zij verantwoordelijkheid neemt voor het eigen bodemarchief. Voor het plangebied geldt een (geringe) archeologische verwachtingswaarde. In een gebied met een dergelijke verwachting is het bij plannen groter dan 10.000 m² en bij grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 centimeter beneden maaiveld in het kader van ruimtelijke planvorming verplicht om archeologisch verkennend onderzoek te verrichten. Het doel van het onderzoek is het vaststellen of er sprake is van archeologische vondsten en of de ontwikkelingen nadelige gevolgen hebben voor de bescherming en het behoud van dit archeologisch erfgoed.

Omdat de totale bebouwing van Green Park Aalsmeer groter is dan 10.000 m² wordt en er (deels) grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 centimeter onder maaiveld zullen plaatsvinden is in het kader van het bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7' archeologisch onderzoek uitgevoerd (Arcadis, d.d. november 2008,

zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat voor het plangebied geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen, mits de werkzaamheden het Pleistoceen oppervlak niet verstoren. Indien de top van het pleistocene dekzand nog intact is kunnen hierin mogelijk archeologische waarden uit het Paleolithicum en Mesolithicum voorkomen. De diepteligging van het dekzand maakt archeologisch onderzoek echter wel moeilijk. Verstoring tot op grote diepte kan mogelijk plaatsvinden door funderingen tot op het dekzandniveau. Aanbevolen wordt om bij de aanleg van kelders e.d. archeologisch vervolgonderzoek (IVO) in de vorm van boringen uit te voeren om de diepteligging en intactheid van de top van het dekzand te onderzoeken.

Geadviseerd wordt om voorafgaand hieraan contact op te nemen met de gemeente Aalsmeer om de aard en mogelijkheden van dergelijk vervolgonderzoek te bespreken. Voor de verstoring van het pleistocene oppervlak door de toepassing van heipalen wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen gezien de geringe omvang van de verstoring in combinatie met de diffuse verspreiding van de archeologische waarden.

Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit archeologie geen bezwaren zijn tegen de voorgenomen herontwikkeling. Alleen in geval van ondergronds bouwen (dieper dan 1 meter onder maaiveld) is een Inventariserend Vervolg Onderzoek (IVO) nodig. Dat is hier niet het geval maar volledigheidshalve is in de regels van het bestemmingsplan wel een beschermende regeling opgenomen.

2.3.4 Andere cultuurhistorische waarden in het plangebied

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geeft een overzicht van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen en structuren: landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken.

2.3.4.1 Veenpolderlandschap

Het plangebied is gelegen in een zone die op de Informatiekaart is aangeduid als Veenpolderlandschap. Als gevolg van de ontginningen in het veengebied ontstonden in de 11^e eeuw de veenweidegebieden. De ontwatering vond plaats door veenstromen. In verschillende veengebieden is veen afgegraven en ontstonden veenplassen. Het gebruik van de veenpolders is met name grasland. Door de voortdurende bodemdaling legde men dijken aan.

2.3.4.2 Cultuurhistorische elementen

In en rondom het plangebied zijn geen monumenten of potentiële monumenten aanwezig. Ook zijn er geen andere waardevolle cultuurhistorische objecten aanwezig. In het bestemmingsplan hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met cultuurhistorische elementen.

2.3.5 Geluidskwaliteit in het plangebied

Op de Informatiekaart Geluidsbelasting van de provincie Noord-Holland is aangegeven dat het plangebied is gelegen binnen de 58 Lden-contour en binnen het beperkingengebied voor woningbouw (zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit). Binnen deze zones zijn

vanwege het vliegverkeer van Schiphol geen nieuwe woningen, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan. Ook is het plangebied gelegen binnen de 20 Ke contour. Op basis daarvan moet worden aangenomen dat luchtvaartverkeerslawaaï medebepalend is voor het akoestisch leefklimaat. Het luchtvaartverkeerslawaaï is in dit geval echter niet relevant omdat het bestemmingsplan geen geluidsgevoelige functies mogelijk maakt.

Het plangebied is gelegen buiten de geluidszone van het gezoneerde industrieterrein Schiphol-Oost. In het bestemmingsplan hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met geluidsbelasting vanwege de bedrijven op het terrein Schiphol-Oost. Los daarvan maakt het bestemmingsplan geen geluidsgevoelige functies mogelijk.

2.3.6 Luchtkwaliteit in het plangebied

Uit de gegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit blijkt dat er binnen de gemeente Aalsmeer geen sprake is van een overschrijding van normen. In de bestaande situatie zijn derhalve geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit te verwachten. Uit luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat ook in de toekomstige situatie geen normoverschrijdingen zijn te verwachten voor fijnstof en stikstofdioxide (zie ook paragraaf 6.3.3).

2.3.7 Externe veiligheid in het plangebied

2.3.7.1 Algemeen

Externe veiligheid is een begrip in het milieurecht en gaat over het beheersen van de risico's van gevaarlijke stoffen voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer over de weg, water en spoor en door buisleidingen. Als gevaarlijke stoffen kunnen onder meer vuurwerk, lpg en munitie worden genoemd. Het beleid en de wetgeving zijn erop gericht om maatregelen te treffen om de risico's van deze risicovolle activiteiten te reguleren. Voor dit bestemmingsplan is toetsing aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, 2004), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt, 2015) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb, 2010) van belang.

Op grond van de regels voor externe veiligheid moeten afstanden in acht worden genomen tussen risicovolle activiteiten en (beperkt) kwetsbare objecten. In de regelgeving wordt uitgegaan van een risicobenadering - en niet van het volledig uitsluiten van het risico - waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

2.3.7.2 Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen

Gelet op de landelijke risicokaart worden er in en rondom het plangebied van dit bestemmingsplan geen gevaarlijke stoffen gebruikt, opgeslagen en geproduceerd. De externe veiligheid vanwege het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen staat het plan daardoor niet in weg.

2.3.7.3 Route gevaarlijke stoffen

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad besloten het vervoer van gevaarlijk stoffen vooral via provinciale wegen te laten verlopen. Door deze te voorzien van routeringsborden worden de gemeentelijke wegen uitgesloten van het vervoer gevaarlijke stoffen.

Vervoer gevaarlijke stoffen vindt plaats over de provinciale wegen Legmeerdijk, Bosrandweg en Burgemeester Kasteleinweg. Alle overige wegen binnen de gemeente zijn verboden voor transport van gevaarlijke stoffen, tenzij daarvoor ontheffing wordt verleend.

De omgelegde N201 zal ter zijner tijd worden aangewezen als route gevaarlijke stoffen, met uitzondering van het deel tussen de afslag Legmeerdijk en de afslag Fokkerweg. Vanwege de tunnel onder de Ringvaart zal het vervoer van LPG en propaan op dit deel worden verboden. Het transport van LPG vanuit het zuiden (A2) zal over de omgelegde N201 alleen worden toegestaan tot de afslag Legmeerdijk.

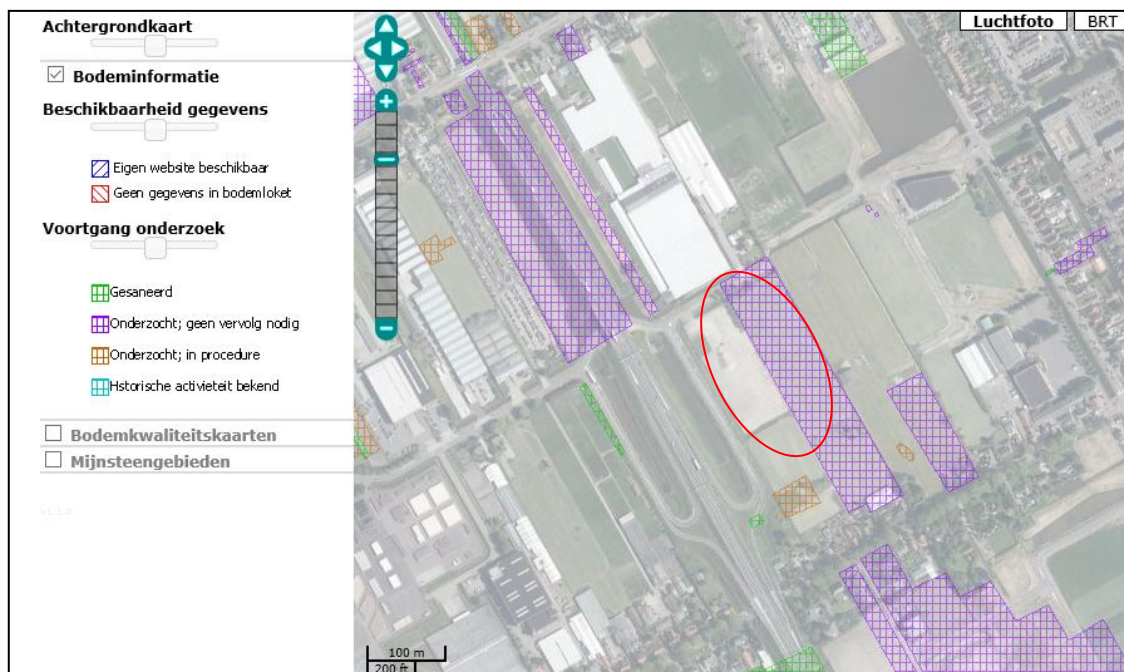
Vanwege het groepsrisico geldt er in het algemeen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een veiligheidszone van 200 meter vanuit de as van de betreffende vervoerslijn. Het plangebied ligt op meer dan 200 meter afstand van wegdelen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zodat de N201 geen risico vormt voor het onderhavige plangebied.

2.3.7.4 Hoofd-aardgastransportleiding

Er bevinden zich in of in de nabijheid van het plangebied geen transportleidingen die van invloed op de in het bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen zouden kunnen zijn.

2.3.8 Bodemkwaliteit in het plangebied

Op het landelijk bodemloket is aangegeven dat uit onderzoek voor het oostelijk deel van het plangebied is gebleken dat er geen vervolg nodig is. Voor het westelijk deel van het plangebied is bij het bodemloket geen onderzoek bekend.



Figuur 5: uitsnede kaart bodemloket.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem specifiek in kaart te brengen. Duidelijk moet zijn of de ter plaatse aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en hoe deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Nader bodemonderzoek heeft uitgewezen dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het huidige en toekomstige gebruik van het gehele plangebied (zie ook paragraaf 6.3.4).

2.3.9 Verkeer

Het verkeer van en naar het voorziene hotel in het plangebied heeft grotendeels een bovenlokale functie. Een goede bereikbaarheid is daarom essentieel. Deze goede bereikbaarheid is in beginsel aanwezig doordat het plangebied zich in de directe nabijheid van de provinciale weg N201 bevindt. Deze weg speelt een belangrijke rol in zowel de huidige als de toekomstige ontsluiting van Green Park Aalsmeer, inclusief de ontsluiting van het in dit bestemmingsplan voorziene hotel met congres- en vergadercentrum. Het plangebied is via de N201 aangesloten op de rijkswegen A2, A4 en A5. De op- en afrit van de N201 is direct ter hoogte van het plangebied gelegen en via zowel de Middenweg als de Braziliëlaan te bereiken.

De ontwikkeling van het plangebied leidt ten opzichte van de bestaande situatie tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de omliggende wegen (Middenweg, Braziliëlaan en de N201). In het kader van de Structuurvisie Green Park Aalsmeer is een verkeers- en milieuanalyse uitgevoerd, waarbij ook rekening is gehouden met de diverse gewijzigde plannen binnen Green Park Aalsmeer (zoals het nu voorliggende plan in deelgebied 7). Voor de beschrijving van de onderzoeksresultaten wordt korthedshalve verwezen naar paragraaf 6.4.2 van deze toelichting.

2.3.10 Bedrijven en milieuzonering

2.3.10.1 Wettelijk kader

De Wet milieubeheer beoogt milieuhinder vanwege bedrijfsmatige activiteiten, ten opzichte van gevoelige functies, zoals (bedrijfs)woningen, zorginstellingen, onderwijsinstellingen, kinderopvang en dergelijke te voorkomen. Alle bedrijfsmatige activiteiten die in potentie hinder kunnen veroorzaken worden door middel van vergunningen of meldingen op basis van de Wet milieubeheer gereguleerd.

In aanvulling op deze vergunningen of meldingen voorziet een "goede ruimtelijke ordening" eveneens in het voorkomen van onvoorzienbare hinder bij gevoelige functies. Dit kan worden bereikt door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies.

Bedrijfsmatige activiteiten zijn in de VNG publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" ingedeeld in een aantal categorieën met bijhorende minimaal gewenste afstanden tot milieugevoelige functies. De indeling van de activiteiten is gebaseerd op de standaard bedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, een richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen

enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds als uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrij bouwen mogelijk is.

Er zijn richtafstanden tot een rustige woonwijk en tot een gemengd gebied.

	Afstand tot Rustige Woonwijk	Afstand tot Gemengd Gebied
Milieucategorie 1	10 meter	0 meter
Milieucategorie 2	30 meter	10 meter
Milieucategorie 3.1	50 meter	30 meter
Milieucategorie 3.2	100 meter	50 meter
Milieucategorie 4.1	200 meter	100 meter
Milieucategorie 4.2	300 meter	200 meter
Milieucategorie 5.1	500 meter	300 meter
Milieucategorie 5.2	700 meter	500 meter

Rustige woonwijk

Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor.

Gemengd gebied

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid en gebieden langs hoofdinfrastructuur kunnen als gemengd gebied worden beschouwd.

2.3.10.2 Verkennend onderzoek

In de omgeving van het plangebied komt wonen voor in de lintbebouwing langs de Hornweg, de Machineweg en de Aalsmeerderweg. Ook zijn er incidenteel enkele woningen aan de Middenweg. Voor de rest is in de omgeving van het plangebied vooral sprake van (toekomstige) bedrijven. Door deze kenmerken en door de ligging aan de provinciale weg N201 is de omgeving van het plangebied te kenmerken als gemengd gebied.

Het bestemmingsplan maakt het gebruik als hotel met congres- en vergadercentrum en parkeergarage mogelijk. Voor de milieuzonering van deze functies ten opzichte van woningen in de omgeving van het plangebied wordt als richtlijn de VNG handreiking “Bedrijven en Milieuzonering” toegepast. De linten van de Hornweg, de Machineweg en de Aalsmeerderweg, alsmede de woningen aan de Middenweg zijn aan te merken als gemengd gebied, waardoor met één afstandsstap kan worden afgeweken van de standaard richtlijn (welke is bedoeld voor een rustige woonwijk).

De nu voorziene ontwikkeling van een hotel is gelet op de VNG-handreiking aan te merken als milieucategorie 1 (SBI 2008: 5511, 5512) en een parkeergarage als milieucategorie 2 (SBI 2008: 5221). Voor bedrijven in milieucategorie 2 geldt een richtafstand van 30 meter,

welke vanwege de ligging in gemengd gebied met één stap mag worden verkleind tot 10 meter. De bepalende factor bij deze richtafstand is het aspect geluid.

In een gemengd gebied als de omgeving van het onderhavige plangebied zijn de in het bestemmingsplan toegestane functies goed verenigbaar met de woningen in de omgeving omdat de afstand tussen het plangebied en de woningen in de omgeving beduidend meer is dan de richtafstand van 10 meter.

2.3.11 Luchtvaart - vrijwaringszone

2.3.11.1 Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol en daardoor gelegen in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Het LIB legt beperkingen op aan ruimtelijke ontwikkelingen. Het betreft daarbij beperkingen met betrekking tot bouwhoogtes en beperkingen met betrekking tot functies. Het LIB is recentelijk gewijzigd.

Beperking bebouwing

Als gevolg van veiligheidsnormen in verband met het gevaar op vliegtuigongelukken gelden in het verlengde van de start- en landingsbanen van Schiphol beperkingen voor wat betreft toegestane bebouwing. In beginsel zijn hier geen gebouwen toegestaan behoudens bestaand gebruik. Het plangebied ligt buiten de zone waar dergelijke beperkingen gelden zodat er in het bestemmingsplan geen rekening hoeft te worden gehouden met veiligheidsnormen in verband met het gevaar op vliegtuigongelukken.



Figuur 6: Uitsnede LIB overzichtskaart beperking bebouwing

Het plangebied ligt wel binnen de zone waar een beperking geldt voor woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie, behoudens bestaand gebruik. Het bestemmingsplan staat dergelijke functies echter niet toe.

Vogelaantrekkende functies

Om de kans op vogelaanvaring zoveel mogelijk te beperken, mogen op grond van het LIB in het plangebied geen vogelaantrekkende functies worden toegelaten. Het gaat om

vestigingen van industriële bedrijven in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen met extramurale bassin, opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking, de aanleg van natuurreservaten en vogelreservaten en de aanleg van moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Het bestemmingsplan staat dergelijke functies niet toe.

Hoogtebeperkingen

Als gevolg van veiligheidsnormen in verband met het gevaar op doorschieten en te vroeg landen van vliegtuigen alsmede in verband met de navigatie- en communicatieapparatuur, gelden in het plangebied beperkingen ten aanzien van de maximaal toegestane hoogtes van gebouwen en overige bouwwerken. Voor het plangebied geldt een maximale bouwhoogte variërend van 25 tot 27,5 meter. De hoogtes gelden vanaf NAP. Het gemiddelde polderpeil is ter plaatse van het plangebied 3,13 m – NAP.

Ruimtelijke randvoorwaarden

Voor de wettelijk voorgeschreven waardering van functies in het plangebied, waarvan de inventarisatie is weergegeven in Hoofdstuk II van deze toelichting, is de bepaling van de randvoorwaarden waarbinnen die waardering moet plaatsvinden, noodzakelijk. Dit kader wordt gevormd door de ruimtelijke randvoorwaarden die de andere overheden dan de gemeente hebben gesteld. De randvoorwaarden worden onderscheiden in die welke zijn gesteld in het beleid voor de ruimtelijke ordening zelf, en die welke in andere sectoren van overheidsbeleid zijn gesteld.

A. RANDVOORWAARDEN ALGEMEEN

Met de volgende randvoorwaarden vanuit het ruimtelijke beleid van de overheid, is bij het opstellen van het bestemmingsplan rekening gehouden.

3.1 Ruimtelijk beleid van de gemeente

3.1.1 Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

Zoals vastgesteld door de raad van de gemeente op 26 november 2009

Op de kaart van de gebiedsvisie, welke is vastgesteld als structuurvisie in de zin van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening, is voor het plangebied uitgegaan van het gebruik ten behoeve van 'greenpark'.

Greenpark

Ten aanzien van bedrijvigheid wil Aalsmeer de groei van de economie accommoderen door het Greenportbeleid uit te voeren en overige economie, toerisme en recreatie te bevorderen. De eventuele groei van de economie krijgt fysiek gezien 'geclusterd' gestalte in de daarvoor aangewezen economische gebieden (waaronder o.a. Flora Holland en Green Park Aalsmeer). Er zullen geen actieve uitplaatsingsacties naar deze gebieden worden ondernomen. De gemeente zal uitplaatsing echter stimuleren door te faciliteren en te bevorderen indien mogelijk en opportuun.

Aalsmeer heeft vanouds een centrale positie in de productie en de handel van bloemen. Met de ontwikkeling van Greenport Aalsmeer en Green Park Aalsmeer wordt deze positie verder uitgebouwd en richten de opgaven zich op de uitwerking: ontplooiingskansen, bereikbaarheid, duurzaamheid, educatie en imagoverbetering. Er liggen inmiddels in regionaal verband harde afspraken en plannen waarmee de toekomst van de sector afdoende gewaarborgd is. In het MLT2025 is het ruimtelijk programma weergegeven, waarbij de opgave van 90 + 25 hectare (bruto) voor de 'kern' en de zogenaamde 'eerste schil' in de nabijheid van het bestaande veilingcomplex wordt geconcretiseerd. Deze ontwikkeling leidt samen met de andere gerealiseerde en geplande grootschalige

nieuwbouwlocaties (zowel bedrijventerrein als woningbouw) tot het standpunt dat inmiddels voldoende ruimte van het gemeentelijk grondgebied is benut en gereserveerd voor dergelijke complexmatige ontwikkelingen. De gemeente wil daarom het accent verleggen naar andere onderdelen van de lokale economie. Vooral versterking van de toeristische sector en de detailhandel kunnen leiden tot een kwaliteitsverbetering van de economische structuur.

De bloemenveiling is één van de belangrijkste trekpleisters in de gemeente en is dan ook sinds lange tijd een bepalende factor voor het positieve imago van Aalsmeer. De bekendheid van Aalsmeer heeft in de afgelopen decennia nauwelijks te lijden gehad van de verschuiving van de primaire productie van bloemen (de productie in kassen en ook de oude cultuur van de trekheesters) naar de handel in bloemen. Nog steeds komen elk jaar grote aantallen toeristen uit diverse werelddelen naar Aalsmeer. Vanuit strategisch perspectief ziet de gemeente vooral grote kansen wanneer het imago van Aalsmeer wordt gekoppeld aan de verschillende economische dragers in Aalsmeer: de bloemenveiling (Royal FloraHolland), Green Park Aalsmeer en watersportmogelijkheden. Daarbij wordt het leggen van onderlinge verbanden tussen deze dragers als een kansrijk gegeven voor de versterking van het toeristisch-recreatief product gezien.

De nu voorziene ontwikkeling van een hotel sluit goed aan bij de visie, doordat de toeristische positie van Aalsmeer wordt versterkt. Daarnaast komt de ontwikkeling ook de bedrijven in de omgeving ten goede, onder meer door de realisatie van een conferentiecentrum.

3.1.2 Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016

Zoals vastgesteld door de raad van de gemeente op 7 juli 2016

De vorige structuurvisie uit 2011 bleek door veranderde marktomstandigheden niet meer actueel. Gebleken is dat de visie en de daaruit voortvloeiende planologie niet meer goed aansluiten op de behoeften van de bedrijven die in de regio een vestigingsplaats zoeken. De stevige groeiprognoze van de sierteelt en Royal FloraHolland zijn sinds de economische crisis vanaf 2008 gewijzigd. Er is minder sprake van schaarse ruimte rondom Royal FloraHolland die gereserveerd dient te blijven voor veilinggerelateerde bedrijvigheid. De structuurvisie voor Green Park Aalsmeer is om redenen dan ook herzien.

Naast een beperkte groei van sierteeltbedrijven is er vraag van bedrijven vanuit: logistiek, Home, Gift & Garden, Food, Toerisme, arbeidsmigrantenlogies, hotels en Schiphol parkeren. De structuurvisie is het instrument van de gemeente Aalsmeer om de verschillende ruimte vragende functies in het gebied een plaats te geven. De wijzigingen in de marktvraag leiden ook tot een andere ruimtebehoefte en een andere inrichting van de gronden. Daarbij moet o.a. worden gedacht aan de gewenste omvang van de bedrijfskavels, de eventuele mogelijkheid van bedrijfswoningen, en de stedenbouwkundige voorschriften voor nieuwbouw (bouwbepalingen).

Centrumgebied Green Square en de Middenweg

De ontwikkeling van een steeds duidelijker wordend cluster, 'Home-, Gift- and Garden', wordt aangegrepen om de deelgebieden 5 en 7 te bestemmen als het 'Home-, Gift- and Gardencluster' in Green Park Aalsmeer. Het cluster trekt relatief talrijke zakelijke bezoekers vanuit de hele wereld die bij de verschillende bedrijven op gezette tijden hun

collecties inkopen. Aan de Middenweg wordt Green Square ontwikkeld. Dit is het centrumgebied van Green Park Aalsmeer. Het plangebied van dit bestemmingsplan is onderdeel van deelgebied 7 en behoort tevens tot de zone die is aangewezen als Green Square.

Het programma voor Green Square richt zich ten opzichte van het Masterplan op hotels met congresfaciliteiten, opleidingen en kantoren. Door het gewijzigde programma en de ontwikkeling van een steeds duidelijker wordend cluster 'Home-, gift- and garden' zal Green Square een nieuwe rol in Green Park Aalsmeer gaan vervullen. Binnen het cluster 'Home-, gift- and garden' zal Green Square een centraal gelegen plek gaan vormen waar de bedrijven en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten. Naast hotels met congresfaciliteiten is er ook ruimte voor showrooms en horeca die tevens gebruikt kunnen worden door bezoekers en bedrijven op het veilingterrein.

Om te komen tot een echt levendig centrumgebied is er voor gekozen om in Green Square ook ruimte te bieden aan retail. Zo ontstaat er een bundeling van diverse gebruikers waardoor het centrumgebied zowel een betekenis heeft voor het bedrijfsleven maar ook voor bezoekers en bewoners uit de regio. Het gaat daarbij onder meer om ondersteunende detailhandel, met als voorwaarden dat ze verbonden zijn aan de hoofdfunctie van de deelgebied 5 en 7 (Green Square en Home, Gift & Garden).

De Middenweg is niet alleen een belangrijke route door het bedrijventerrein maar zal ook de verbinding vormen voor Aalsmeer en de woonwijk Oranjewijk met de N201. Dit betekent dat er veel verkeer van de Middenweg gebruik zal gaan maken. Green Square zal zich dan ook nadrukkelijk presenteren aan de Middenweg. Het programma dat gericht is op publiek zal gesitueerd zijn aan de Middenweg en de gebouwen laten nadrukkelijk zien wat er binnenin gebeurt. Tezamen met aantrekkelijke routes en openbare ruimte, waar ruimte is voor ontmoeten en ontspanning, zal Green Square zich moeten ontwikkelen tot een levendige plek in Green Park Aalsmeer.

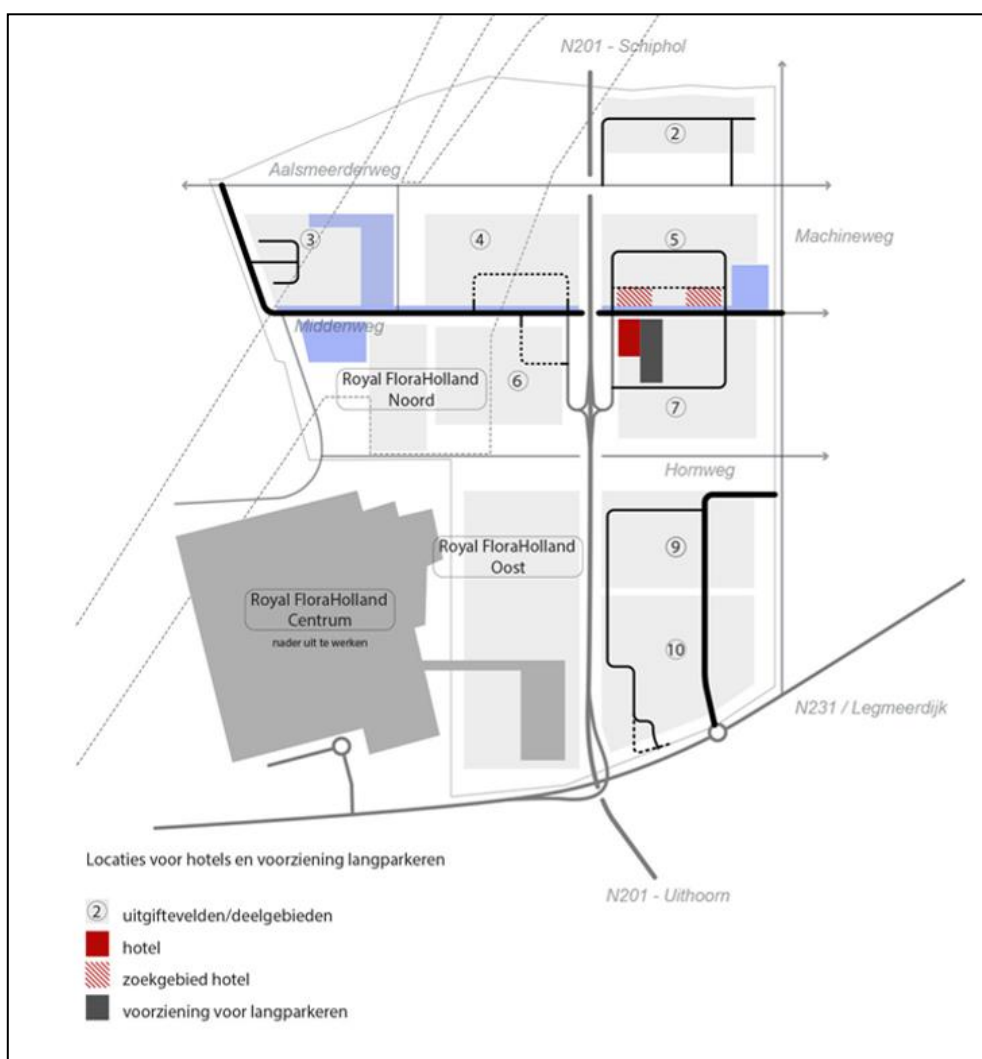
Hotels

In de structuurvisie is ten aanzien van hotels het volgende aangegeven:

- Er is een gezonde hotelmarkt, spreiding blijft nodig en past in het hotelbeleid van de Metropoolregio Amsterdam. De vraag naar hotelovernachtingen zet de komende jaren door ook in de regio Amstelland-Meerlanden.
- Green Park Aalsmeer krijgt door de aanleg van de nieuwe N201 een sterk verbeterde bereikbaarheid t.o.v. andere regio's en wordt meer en meer een onderdeel van de Schiphol regio. De aantrekkelijkheid voor bedrijven en als locatie voor voorzieningen is daarmee sterk toegenomen.
- Er zijn kansrijke segmenten waar de regio zich op kan richten (zakelijk, middensegment, combinatie met langparkeren, seizoenswerkers).
- Er is voldoende marktbasis voor minimaal twee kansrijke initiatieven. De gemeente moet Green Park Aalsmeer aanwijzen als zakelijk kansengebied, Green Park Aalsmeer moet via de structuurvisie een positie claimen in het aandeel van Amstelland-Meerlanden-Waterland door zich nog meer als 'Schiphol regio' te positioneren. Geadviseerd wordt met name 3-sterren (en beperkt 4 sterren) hotels toe te voegen aan het aanbod. Gereguleerde vormen van langparkeren voor hotelgebruik kunnen een goede aanvulling op ontwikkelingen vormen en voegen ook diepte toe aan het bestaande aanbod.

Gesteld wordt dat het aandeel van Aalsmeer in de doelstelling voor de regio AMW voor 2020 verhoogd kan worden, niet alleen op basis van de bekende initiatieven (ca. 300-500 kamers) maar ook op basis van de kansen die door de markt worden herkend zoals de gunstige locatie kenmerken van Green Park Aalsmeer en een actueel beleidskader.

In de Structuurvisie zijn (mogelijke) locaties aanwezen voor hotels. Het plangebied van dit bestemmingsplan is benoemd als locatie voor een hotel in combinatie met een voorziening voor langparkeren.



Figuur 7: Locaties voor hotels

Voor het hotel in het plangebied van dit bestemmingsplan is in de structuurvisie bepaald dat voor de hotelgasten nadrukkelijk een combinatie met lang parkeren de inzet is. Richtlijn voor deze formule is een capaciteit van 8 parkeerplaatsen per hotelkamer. De parkeervoorzieningen zijn uitsluitend in een gebouwde voorziening en multifunctioneel inzetbaar voor de bedrijven in deelgebieden 5 en 7, zoals bijvoorbeeld bij evenementen.

Stedenbouwkundige vormgeving

De beoogde stedenbouwkundige vormgeving in de eerdere planvorming voor Green Park Aalsmeer was voornamelijk geënt op het Masterplan GPA (2006). Die maatvoering is echter op basis van de huidige inzichten deels niet meer actueel. Een wijziging van de stedenbouwkundige vormgeving is daarom gewenst, waarbij steeds de balans wordt gezocht tussen de functioneel benodigde maatvoering en de benodigde maatvoering voor de gewenste beeldkwaliteit. Het gaat daarbij om zaken als de voorgeschreven afmetingen van openbaar gebied, afstandsmaten en oppervlakten van bebouwing, groenvoorzieningen en buffers. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn de volgende zaken relevant:

- **Bouwhoogten:**
 - Verhogen van de maximale bouwhoogte van 15 meter naar 20 meter, over de delen van de deelgebieden 4, 5, 6 en 7 langs de Middenweg;
 - Specifieke programma's mogen afwijken van de maximale bouwhoogte van 20 meter, zoals bijvoorbeeld een hotel;
- **Afstand tot de erfgrans:**
 - Bij een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrans 3 meter;
 - Bij het ontbreken van een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrans 0,3 meter. We hebben het hier over de zijden aan de openbare ruimte;
- **Oppervlakten:**
 - Een maximum bebouwingspercentage van 70%. Een bovengrens zorgt voor ruimte op de kavel voor parkeerplaatsen en opslag. Een minimum bebouwingspercentage wordt niet meer voorgeschreven;
 - De uitgeefbare gronden met bestemming groen worden verkleind tot 3 meter. Dit zal overeenkomen met de watertaluds.

Conclusie

De nu voorziene ontwikkeling van een hotel met congres- en vergadercentrum en een parkeergarage geeft uitvoering aan de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016. De locatie van het hotel is gelegen in het centrumgebied Green Square, waar de bedrijven en bezoekers elkaar zullen gaan ontmoeten maar waar ook bezoekers en bewoners uit de regio gebruik van zullen maken. Hiervoor is het nodig dat er onder meer hotels met een congres- en vergadercentrum en andere levendige functies worden gerealiseerd. De locatie is in de Structuurvisie expliciet aangewezen als locatie voor een hotel met een voorziening voor langparkeren. Daarbij gelden enkele stedenbouwkundige randvoorwaarden waarop in hoofdstuk IV nader zal worden ingegaan.

3.1.3 Ander ruimtelijk beleid van de gemeente

In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende andere beleid van de gemeente tot uitdrukking gekomen.

3.1.3.1 Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan (AVVP)

Zoals vastgesteld door de raad op 26 november 2009

Op 25 januari 2007 heeft de raad de “kadernota verkeer en vervoer” vastgesteld. Hierin staan de uitgangspunten en randvoorwaarden voor dit Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan.

Aalsmeer zet voor de komende jaren sterk in op uitbreiding van de woningvoorraad en uitbreiding van het werkareaal. Ook vanuit de buurgemeenten worden vergelijkbare initiatieven ontplooid (werkstad A4, bedrijventerreinen Uithoorn en Amstelveen). De omlegging van de N201 en realisatie van een busbaan over het oude tracé van de N201 hebben ruimtelijke consequenties in Aalsmeer. Gevoegd bij de bestaande knelpunten in de verkeersnetwerken levert dit een aantal concrete opgaven op, die bepalend zijn voor het functioneren van het (toekomstige) verkeer- en vervoersysteem in Aalsmeer. Deze opgaven zijn te herleiden aan de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Voor de bereikbaarheid van Aalsmeer is de inmiddels gerealiseerde aanleg van de 'omgelegde N201' van cruciaal belang. Het zorgt voor een complete verandering van (doorgaande) verkeersstromen. Veel van de opgaven voor de toekomstige verkeersstructuur zijn te herleiden tot het dilemma tussen het bereikbaar willen houden van de gemeente, zonder dat er te veel ongewenst verkeer door de kernen rijdt (leefbaarheid). Ook de lange gestrekte wegen (linten) binnen de gemeente maken een heldere keuze tussen de functie, vormgeving en het gebruik van de weg, noodzakelijk.

Grote vrachtwagens kunnen overlast veroorzaken in de woon- en verblijfsgebieden maar goederenvervoer is en blijft noodzakelijk, bijvoorbeeld ten behoeve van bloemenveiling Royal FloraHolland of voor de bevoorrading van winkels en industrie. Uitgangspunt is dat de werkgebieden en bedrijventerreinen goed toegankelijk moeten zijn voor vrachtverkeer zonder dat er sprake is van overlast in woon- en verblijfsgebieden. De wegen voor goederenvervoer moeten voldoende breed zijn en er geldt in principe een maximum snelheid van 50 km/uur.

Openbaar vervoer

De gemeente Aalsmeer wil het regionale openbaar vervoer de komende jaren verbeteren. Er wordt onder andere een HOV-verbinding gerealiseerd in oost-westrichting via de bestaande N201. Langs het plangebied rijdt de lijn 171. Deze verbinding tussen Aalsmeer en Amstelveen blijft in principe gehandhaafd en wordt zo hoogwaardig mogelijk uitgevoerd (snelheid, frequentie). Waar nodig en mogelijk worden op kruispunten en wegvakken aanvullende (optimaliserings)maatregelen getroffen.

Fietsverkeer

Op korte afstanden (< 7,5 kilometer) moet de fiets een serieus alternatief vormen voor de interne autoverplaatsingen. Aalsmeer moet daarom een herkenbare fietsinfrastructuur krijgen, waarbij - naast veiligheid - comfort en snelheid uitgangspunten zijn. Dit betekent naast directe en veilige routes ook goede en voldoende stallingvoorzieningen bij de belangrijkste (publiekstrekkende) bestemmingen. Het gaat dan om zowel onbewaakte als (gratis) bewaakte stallingen. De nadruk in het fietsbeleid ligt op verbeteren van utilitaire verbindingen. De aanleg van ontbrekende schakels in de regionale en lokale hoofdroutes heeft de hoogste prioriteit, omdat hiervan het meeste effect wordt verwacht. Onder ontbrekende schakels vallen ook kortsluitingen naar haltes van openbaar vervoer. Verbetering van recreatieve fiets- en wandelroutes heeft een lagere prioriteit en wordt daarom in combinatie met andere werken of onderhoud uitgevoerd.

Parkeren

Het beleid van de gemeente Aalsmeer is erop gericht om in nieuwe woon- en werkgebieden voldoende parkeerplaatsen aan te leggen, conform landelijke parkeerkengetallen van de CROW. Het parkeren op bedrijventerreinen van bedrijfswagens en personenauto's moet in principe op eigen terrein van de bedrijven gebeuren.

3.1.3.2 Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016

Zoals vastgesteld door de raad op 22 september 2016

De gemeente heeft parkeernormen en toepassingsregels vastgesteld om parkeeroverlast te voorkomen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Uitgangspunten daarbij zijn onder meer:

1. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
2. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
3. De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover zij van invloed zijn op het parkeren.
4. Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan en een goed verhaal waarom met minder of met meer parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt.
5. Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van de omgevingsvergunning op basis van deze motivatie gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.
6. Het is mogelijk specifieke parkeernormen op te nemen in bestemmingsplannen, die afwijken van de nota. De normen uit de nota zijn dan richtinggevend.

Toepassing Nota Parkeernormen 2016 in dit bestemmingsplan

Voor een (regulier) hotel is in de Nota Parkeernormen een norm van 0,6 parkeerplaatsen per kamer aangegeven. In het voorliggende bestemmingsplan is deze parkeernorm toegepast voor 60% van de kamers. Voor de overige kamers (40%) wordt uitgegaan van een hogere parkeernorm van 8,0 parkeerplaatsen per kamer vanwege het concept van park-sleep-fly. Een dergelijk concept leidt namelijk tot een hogere parkeerbehoefte dan bij een regulier hotel. Voor de uitleg hoe tot de parkeernorm van 8,0 parkeerplaatsen per kamer is gekomen wordt korthedshalve verwezen naar subparagraaf 4.2.1.

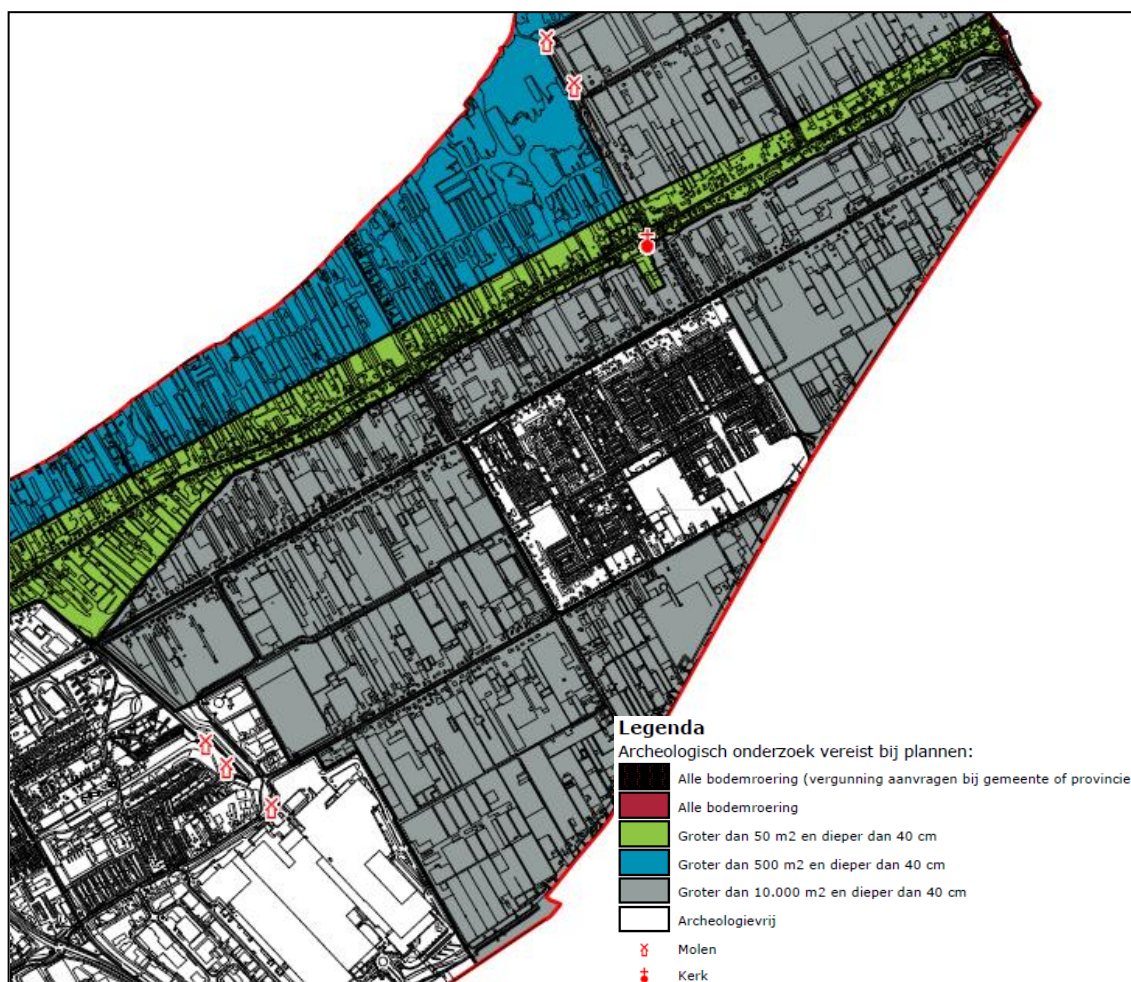
In het bestemmingsplan is conform de Nota Parkeernormen ook rekening gehouden met een parkeernorm van 7,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor restaurant/bar. In het hotelconcept zijn namelijk ook een restaurant en bar voorzien die publiek toegankelijk zullen zijn.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt naast een hotel ook 3.800 m² congres- en vergadercentrum mogelijk. Voor een congres- en vergadercentrum zijn geen concrete parkeernormen in de nota Parkeernormen Aalsmeer 2016 opgenomen. Wel is voor een kantoor- en bedrijfsfunctie in de Nota een parkeernorm van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo aangegeven maar deze norm is niet toereikend voor een congres- en vergadercentrum doordat de parkeerbehoefte bij een dergelijke voorziening veel groter is dan bij een regulier kantoor of bedrijf, helemaal als ook nog rekening dient te worden gehouden met de mogelijkheid van parkeren tijdens evenementen. Met de toepassing van

de norm uit de nota zouden bij het congres en vergadercentrum met een maximale omvang van 3.800 m² slechts 114 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Een dergelijk aantal parkeerplaatsen is beoordeeld als volstrekt ontoereikend. Voor parkeren vanwege congressen en evenementen is in het bestemmingsplan een parkeernorm van 20 parkeerplaatsen per 100 m² congres- en vergadercentrum vastgelegd. Voor de uitleg hoe tot deze parkeernorm is gekomen wordt korthedshalve verwezen naar subparagraaf 4.2.1.

3.1.3.3 Nota Archeologie

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is aangegeven dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. Dit betekent dat de gemeente bevoegd gezag is. Om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg dienen de gemeenten te beschikken over archeologiebeleid. Het gemeentelijk beleid van Aalsmeer is vastgelegd in de Beleidsnota Archeologie Gemeente Aalsmeer d.d. 24 juni 2010 met bijbehorende beleidskaart (zie volgende figuur).



Figuur 8: Uitsnede beleidskaart Archeologie gemeente Aalsmeer.

Volgens de Beleidsnota Archeologie is het plangebied gekwalificeerd als overwegend grijs gebied. Dit houdt in dat de archeologische verwachtingswaarde voor het gebied laag is. Zo is in het plangebied archeologisch onderzoek vereist bij plannen groter dan 10.000 m² en dieper dan 40 cm. Zoals in paragraaf 2.3.3. is aangegeven is in het plangebied al

archeologisch onderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat ter plaatse van het plangebied een lage archeologische verwachting geldt. Vervolgonderzoek werd niet nodig geacht, tenzij ondergrondse gebouwen worden gerealiseerd.

3.1.4 Intergemeentelijk ruimtelijk beleid

De gemeente heeft een regeling gesloten op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen. In het bestemmingsplan hoeft daarom afstemming plaats te vinden met intergemeentelijk ruimtelijk beleid (zie paragraaf 3.2).

3.2 Ruimtelijk beleid van de regio

De gemeente maakt onderdeel uit van een plusregio als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen. In het bestemmingsplan is daarom afstemming met het volgende regionale beleid tot uitdrukking gekomen. Ook is rekening gehouden met het beleid van het samenwerkingsverband binnen Greenport Aalsmeer.

3.2.1 Regionale Agenda 2014-2018 Stadsregio Amsterdam

Zoals vastgesteld door de Stadsregio Amsterdam op 9 december 2014

De gemeente Aalsmeer maakt deel uit van de Stadsregio Amsterdam, een samenwerkingsverband van 16 gemeenten in de regio Amsterdam. De Stadsregio Amsterdam werkt aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied. Het meerjarenbeleid ten aanzien van de diverse beleidsterreinen is vastgelegd in de Regionale Agenda, welke eens in de vier jaar bij de start van een bestuursperiode wordt vastgesteld. In deze Regionale Agenda zijn de volgende relevante ambities uitgesproken:

- zorgen voor de aanleg en herstructurering van bedrijventerreinen;
- het versterken van Schiphol, Haven en Greenport;
- stimuleren van de creatieve kenniseconomie;
- verbeteren van de onderwijs- en kennisinfrastructuur,
- verbeteren van het regionaal toeristisch product;
- aantrekken van meer internationale evenementen.

Om deze ambities te realiseren dient een marktconforme balans te worden gevonden tussen vraag en aanbod van locaties voor bedrijven en kantoren binnen de afgesproken regionale ruimtelijke kaders. Ook dient er voor te worden gezorgd dat toeristen die naar Amsterdam komen ook activiteiten buiten de stad Amsterdam bezoeken door het continueren van 'Amsterdam Bezoeken, Holland Zien', onder meer door het versterken van de regionale bereikbaarheid (OV, toeristische fietsroutes).

3.2.2 Regionale hotelstrategie 2016-2022

De sterke toename van hotels, mede veroorzaakt door de transformatie van leegstaande kantoren in Amsterdam en Haarlemmermeer, de zorg die hierover is geuit door bestaande hoteliers en het willen voorkomen van een eventueel overaanbod van hotels, maken dat op 12 oktober 2012 is besloten om het regionale hotelbeleid voor de Metropoolregio

Amsterdam (MRA) te evalueren en waar nodig te herijken. Het uiteindelijke doel is om het economisch, toeristisch en ruimtelijk beleid met betrekking tot hotels regiobreed met elkaar te verbinden. Op 18 juni 2013 hebben de colleges van B&W Amsterdam en Haarlemmermeer besloten tot actualisatie van de regionale hotelstrategie. Op 5 juli 2013 zijn de uitgangspunten voor een nieuwe regionale hotelstrategie vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Platform Regionaal Economische Sturing (BO PRES) door alle partners van de metropoolregio Amsterdam. De nieuwe regionale hotelstrategie is echter niet bestuurlijk vastgesteld door het college van de gemeente Aalsmeer. Ook andere gemeenten binnen de metropoolregio hebben de hotelstrategie niet vastgesteld.

Het hotelbeleid in de MRA kenmerkt zich door regionale afstemming en een hoge mate van succes (er zijn meer kamers gekomen, er waren veel hotelinitiatieven), maar de dominante positie van Amsterdam en Haarlemmermeer levert ook risico's op van verzadiging (te veel kamers in een te klein catchment area). De economische positie van de hoteliers kwam in de afgelopen periode meer en meer onder druk te staan (ondanks min of meer gelijkblijvend bezettingsgraden daalden de opbrengsten). Binnen de MRA is daarom overeengekomen dat nieuwe hotelontwikkelingen:

- Zoveel mogelijk voldoen aan de uitgangspunten van het beleid: voldoende spreiding in segment en regio;
- Gelokaliseerd moeten worden binnen de regionale kansenkaart (adviserend);
- De hiertoe ontwikkelde hotelladder moet succesvol kunnen worden doorlopen (maatgevend).

De regionale kansenkaart van de MRA laat kansrijke gebieden zien voor hotelontwikkeling, die een gemeente extra onder de aandacht kan brengen. De gebieden zijn gekozen op basis van de mogelijkheid tot spreiding van en een grotere variatie aan hotels. Als een hotelinitiatief in een kansengebied ligt, is dit positief, maar ieder hotelinitiatief moet de gehele hotelladder goed doorlopen en op basis van de totale uitkomst wordt een afweging gemaakt of een initiatief doorgang kan vinden.

Op de kansenkaart worden kansrijke gebieden voor de zakelijke markt getoond. Green Park Aalsmeer staat als zodanig hierop (nog) niet vermeld, maar dat komt hoofdzakelijk omdat de gemeente Aalsmeer de mogelijkheid om een kansengebied in te brengen nog niet heeft benut.

Uit de kaart blijkt verder dat nabijgelegen gebieden van de gemeente Haarlemmermeer (Schiphol Rijk en Schiphol Centrum) tot kansengebied zijn benoemd. Green Park Aalsmeer maakt hier eigenlijk ook onderdeel van uit, zeker met de verbeterde verbinding door de N201.

Voor het initiatief is de regionale hotelladder doorlopen. Omdat Green Park Aalsmeer volgens de kansenkaart officieel niet tot het kansgebied behoort en er in het onderhavige geval geen sprake is van een transformatie van bestaand vastgoed dient het initiatief op basis van de regionale hotelladder te worden besproken in het regionale adviesteam. Daarbij dient beoordeeld te worden op welke onderdelen het ingediende plan niet voldoet en hoe zwaar deze onderdelen wegen in het totale eindoordeel. Indien de behandeling in het regionale adviesteam tot een positief resultaat leidt, zal een positief advies worden uitgebracht aan het betreffende bestuur.

In het kader van het bestemmingsplan is conform het Bro een ladderonderbouwing opgesteld waaruit blijkt dat het bestemmingsplan uitvoering geeft aan een behoefte. De ladderonderbouwing is beschreven in paragraaf 6.7 van de toelichting en opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Het voornemen voor een hotel in combinatie met een voorziening voor langparkeren is onderdeel van de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 (zie subparagraaf 3.1.2). In het kader van de voorbereiding van deze structuurvisie heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met gemeenten in de regio en de provincie. Er was vanuit de regio en de provincie geen bezwaar tegen het voornemen om een hotel in combinatie met een voorziening voor langparkeren te realiseren. Het voorliggende initiatief is in april 2017 door de gemeente Aalsmeer gedeeld binnen de regio Amstelland-Meerlanden. Ook is het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan nadien in het kader van het bestuurlijk overleg ex artikel 3.1.1 Bro aan omliggende gemeenten toegestuurd. De omliggende gemeenten hebben niet gereageerd zodat mag worden aangenomen dat zij geen bezwaar hebben tegen het voornemen.

3.3 Ruimtelijk beleid van de provincie

In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende beleid van de provincie Noord-Holland tot uitdrukking gekomen.

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Zoals vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland op 23 mei 2011 en voor het laatst gewijzigd op 28 september 2015

In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de provinciale ruimtelijke verordening is dit beleid vervolgens in regels vertaald. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Onderwerpen zijn onder meer volumineuze detailhandel op bedrijventerreinen, locaties voor bedrijventerreinen, kantoorlocaties, “groene ruimten” zoals nationale landschappen en rijksbufferzones, ‘blauwe ruimten’ zoals waterkeringen en energie (zoals de bouw van windmolens). Voor de verordening wordt verwezen naar subparagraaf 3.3.2. van deze toelichting.

De Structuurvisie gaat onder meer in op klimaatbestendigheid, de ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad en duurzaam ruimtegebruik.

Gelet op de totaalkaart van de Structuurvisie is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als ‘Vastgesteld of bestaand bedrijventerrein’ en ‘Greenport’. In een dergelijk gebied wordt beleidsmatig uitgegaan van duurzaam ruimtegebruik door de juiste functies op de juiste plek te plaatsen. Het hotel draagt hier aan bij omdat het faciliteert in de mogelijkheid dat bedrijven en bezoekers elkaar ontmoeten.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Zoals vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland op 12 december 2016 (in werking vanaf 1 maart 2017)

De provinciale ruimtelijke verordening (Prv) stelt regels aan de gemeentelijke bestemmingsplannen. Niet alle onderwerpen zijn geschikt voor opname in een verordening. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor.

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn met name de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een bestemmingsplan kan volgens artikel 5a van de Prv uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een hotel als het onderhavige is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro.

Zoals ook in paragraaf 3.2.2 is aangegeven is het initiatief in april 2017 door de gemeente Aalsmeer gedeeld binnen de regio Amstelland-Meerlanden.

3.4 Ruimtelijk beleid van het waterschap

In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende beleid van het hoogheemraadschap tot uitdrukking gekomen.

3.4.1 Waterbeheerplan 5

Voor de planperiode 2016-2021 is het Waterbeheerplan 5 (WBP5) van Rijnland van toepassing. In dit plan realiseert Rijnland de ambities uit het coalitieakkoord, zodat het gebied nu en in de toekomst goed beschermd wordt tegen overstromingen en wateroverlast, er een goede waterkwaliteit ontstaat, het afvalwater op duurzame wijze wordt gezuiverd en de grondstoffen worden hergebruikt. In het WBP5 staat samen werken met de omgeving aan water centraal. Rijnland wil samen met de omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

3.4.2 Beleidsregels Keur

Beleidsregels en Algemene Regels Inrichting Watersysteem 2011 Keur

Per 1 juli 2015 is de huidige Keur in werking getreden. De "Keur maakt het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden ofte krijgen. De Keur is te vinden op de website: www.rijnland.net

Riolering en afkoppelen

Overeenkomstig het rijksbeleid geeft Rijnland de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. De voorkeursvolgorde voor de omgang met afvalwater houdt in dat het belang van de bescherming van het milieu vereist dat:

- a. het ontstaan van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- b. verontreiniging van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- c. afvalwaterstromen gescheiden worden gehouden, tenzij het niet gescheiden houden geen nadelige gevolgen heeft voor een doelmatig beheer van afvalwater;
- d. huishoudelijk afvalwater en afvalwater dat daarmee wat biologische afbreekbaarheid betreft overeenkomt, worden ingezameld en naar een afvalwaterzuiveringsinrichting getransporteerd;
- e. ander afvalwater dan bedoeld in onderdeel d:
 - zo nodig na zuivering bij de bron, wordt hergebruikt;
 - lokaal, zo nodig na retentie of zuivering bij de bron, in het milieu wordt gebracht.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze voorkeursvolgorde is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal moet staan.

Zorgplicht en preventieve maatregelen voor Hemelwater

Voor de verwerking van hemelwater wijst Rijnland op de zorgplicht en op het nemen van preventieve maatregelen. Het verdient aanbeveling daar waar mogelijk aandacht te besteden aan maatregelen bij de bron. Preventie heeft de voorkeur boven 'end-of-pipe' maatregelen. Uitgangspunt is dat het te lozen hemelwater geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater mag veroorzaken en emissie van vervuilende stoffen op het oppervlaktewater waar mogelijk wordt voorkomen door bijvoorbeeld:

- duurzaam bouwen;
- het toepassen berm- of bodempassage;
- toezicht en controle tijdens de aanlegfase en handhaving tijdens de beheerfase ter voorkoming van verkeerde aansluitingen;
- het regenwaterriool uit te voeren met (straat)kolken voorzien van extra zand- slibvang of zakputten (putten met verdiepte bodem) op tactische plekken in het stelsel;
- adequaat beheer van straatoppervlak, straatkolken en zakputten (straatvegen en kolken/putten zuigen);
- het toepassen van duurzaam onkruidbeheer;
- de bewoners, gebruikers en beheerders voor te lichten over de werking van de riolering en een juist gebruik hiervan;
- het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en repareren en chemische onkruidbestrijding.

Daar waar ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of - als laatste keus - aansluiten op het gemengde stelsel. Ook kan de gemeente in overleg met het waterschap kiezen voor een generieke 'end-of-pipe' aanpak. Deze keuze moet dan expliciet gemaakt worden in het GRP.

3.5 Ruimtelijk beleid van het rijk

In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende ruimtelijk beleid van het rijk tot uitdrukking gekomen.

3.5.1 Structuurvisie(s) van het rijk

3.5.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

3.5.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

De inwerkingtreding van de Amvb vindt gefaseerd plaats. Op 1 oktober 2012 is nog een aantal onderwerpen toegevoegd waaronder de Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat de SVIR een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de Amvb Ruimte minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen

dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

B. RANDVOORWAARDEN UIT SECTORAAL BELEID

Met de volgende randvoorwaarden vanuit het sectorale beleid van de regio, de provincie en het rijk is bij de opstelling van het bestemmingsplan rekening gehouden.

3.6 Verkeer

3.6.1 Regio

De regiodeelraad heeft op 14 december 2004 het Regionaal Verkeer en Vervoersplan vastgesteld. Daarin zijn speerpunten van beleid aangegeven zoals het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken. Bij het plangebied is dat in de afgelopen jaren gerealiseerd door de omlegging van de N201.

3.6.2 Rijk

Het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor wat betreft de sector verkeer is opgegaan in het SVIR en verder geregeld in het Barro. Van een afzonderlijk rijksverkeersbeleid dat relevant is voor dit bestemmingsplan is geen sprake.

3.7 Waterstaat

Het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, voor zover van belang voor het plangebied, betreft ook de waterhuishouding. In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende rijksbeleid tot uitdrukking gekomen.

3.7.1 Nationaal Waterplan

In december 2015 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016 – 2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

3.7.2 Provinciale watervisie 2021 ‘Buiten de oevers’

In de Watervisie 2021 zijn het regionale waterbeleid tot 2040 en de prioriteiten van de provincie op het gebied van waterveiligheid en schoon en voldoende (drink)water in de periode 2016-2021 vastgelegd.

In het waterveiligheidsbeleid wordt landelijk een overstap gemaakt naar een risicobenadering, waarbij ook het effect van een overstroming op het achterland wordt meegewogen. Met de waterpartners wordt gezorgd voor veilige dijken en keringen en met het waterrobuust inrichten van de omgeving. Door het creëren en behouden van goede evacuatiemogelijkheden wordt het effect van een eventuele overstroming beperkt.

Schoon en voldoende water is onmisbaar voor een gezonde, productieve en aangename leefomgeving en een soortenrijke natuur. Men zorgt ervoor dat het grond- en oppervlaktewater duurzaam kan worden gebruikt en dat voorraden zorgvuldig worden beheerd, zonder uitputting of verontreiniging. Diepe, watervoerende lagen kunnen worden gebruikt voor energieopslag.

Materiële planbeschrijving

Na de formele beschrijving van het bestemmingsplan en het onderzoek naar de functies in het plangebied, vindt in dit hoofdstuk de verantwoording van de met dit bestemmingsplan gemaakte keuze van bestemmingen plaats. Deze zogenaamde waardering van functies vindt plaats door de thans aanwezige functies te confronteren met het ruimtelijke beleid dat de gemeente voor het plangebied voorstaat. Het kader van deze matching wordt gevormd door het technische onderzoek binnen het plangebied en de hiervoor genoemde ruimtelijke randvoorwaarden.

A. RUIMTELIJK BELEID

In deze paragraaf wordt het ruimtelijke beleid beschreven dat de gemeente voor het plangebied voorstaat (de zogenaamde planvisie). Tot het beleid van de gemeente wordt tevens beleid van andere overheden gerekend dat door het gemeentebestuur als zodanig is overgenomen.

4.1 Algemeen ruimtelijk beleid

Het ruimtelijke beleid van de gemeente voor het bestemmingsplan is het volgende beleid.

4.1.1 Nieuw ruimtelijk beleid

Het beleid voor het plangebied komt tot uitdrukking in algemene beleidskader zoals beschreven in hoofdstuk III van deze toelichting. Daarbij is met name het beleid van belang dat is neergelegd in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016, de Regionale hotelstrategie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

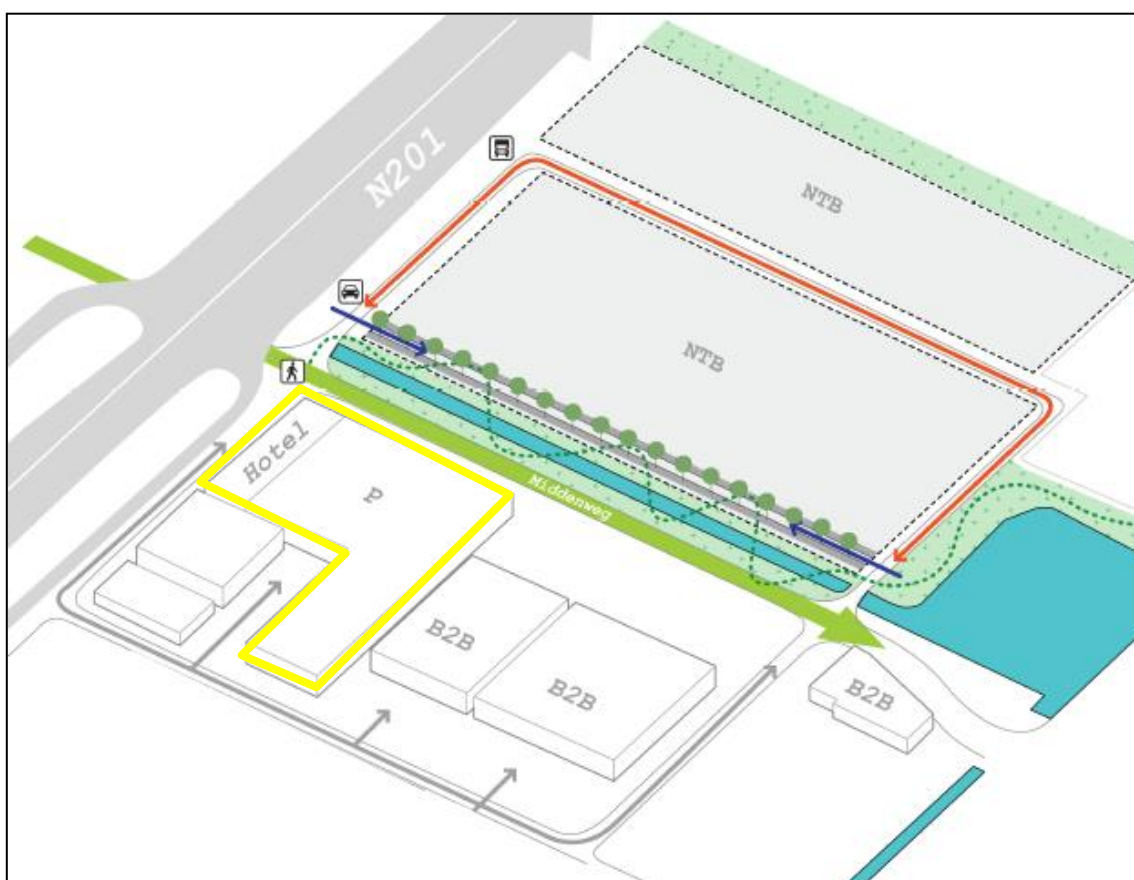
Uitgangspunt in het genoemde beleid is dat het plangebied onderdeel is van het centrumgebied van Green Park Aalsmeer en in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer is aangewezen als locatie voor een hotel met een voorziening voor langparkeren.

Het huidige beleid voor de locatie komt deels overeen met het beleid dat gold ten tijde van het geldende bestemmingsplan. In dat bestemmingsplan is uitgegaan van met name sierteelt gerelateerde bedrijvigheid maar ook van andere bedrijven. Het voorliggende bestemmingsplan gaat nu conform de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 uit van een hotel met bijbehorende functies, zoals vergader- en parkeerfuncties.

4.2 Planontwikkeling

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan en gedurende de wettelijke looptijd van het bestemmingsplan zal het hotel De Zwerm met congres- en vergadercentrum en een parkeergarage op een L-vormig kavel tussen de Middenweg en de Braziliëlaan worden gerealiseerd. Hiervoor wordt door Urban Climate Architects een bouwplan voorbereid. Dit bouwplan heeft als basis gediend voor het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan.

De hotelontwikkeling bevindt zich bij de entree van deelgebied 7, langs de N201. De kavel heeft een oppervlak van circa 20.850 m² en zal via de Braziliëlaan, aan de zuidrand van het plangebied, worden ontsloten.



Figuur 9: Plangebied (geel) in de omgeving

Op de functies zal in het navolgende worden ingegaan. Ook zal in worden gegaan op de voorgenomen bebouwing.

4.2.1 Programma

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om een hotel met congres- en vergadercentrum en bijbehorende voorzieningen, zoals een lobby, fitnessruimte, restaurant en café/bar te realiseren. In het hotel is plek voor een amusementsruimte waar bezoekers

van het hotel de mogelijkheid hebben om behendigheids spellen te beoefenen (zoals flipperkasten en videogames), sportwedstrijden te volgen of andere vormen van vermaak. De amusementsruimte zal nadrukkelijk geen plaats bieden aan gokkasten of andere kansspelautomaten.

In het plangebied wordt ook een parkeergarage mogelijk gemaakt voor bezoekers van het hotel en andere functies in Green Park Aalsmeer (zie verderop in deze paragraaf).

Het totale programma heeft een omvang van circa 79.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo), waarvan circa 29.000 m² voor het hotel en circa 49.500 m² voor een parkeergarage. Het hotel zal maximaal 500 kamers bevatten, de parkeergarage maximaal 2.220 parkeerplaatsen. In het hotel komen maximaal 3.800 m² congres- en vergadercentrum en 900 m² voor een amusementsruimte.

Hotel

Voor het te realiseren hotel is uitgegaan van een hybride hotelconcept in de vorm van park – sleep – fly en de zakelijke markt. Het concept ten aanzien van park – sleep – fly richt zich op zowel reizigers die vanaf Schiphol naar hun vakantiebestemming vertrekken en voorafgaand en/of na afloop van hun vliegreis een overnachting wensen, alsmede de zakelijke reizigers die via Schiphol Oost vliegen. Daarnaast zal het hotel zich specifiek richten op de zakelijke bezoekers van de nabijgelegen ondernemers en Royal FloraHolland.

De volgende verhoudingen zijn het uitgangspunt van het hotelconcept:

- 40% park – sleep – fly: dit concept is bedoeld als aansluiting richting Schiphol en voorziet in een arrangement waarbij logies, in de vorm van één of meer hotelovernachtingen, wordt gecombineerd met het gebruik van langparkeren.
- 60% zakelijke markt: de zakelijke markt is meer voor de omliggende ondernemingen en sluit aan bij de vraag naar hotelkamers voor gasten van bedrijven in en rond om Green Park Aalsmeer.

Het concept richt zich in eerste instantie niet op toeristen of bezoekers van de regio die slechts voor een beperkt aantal dagen overnachten. Deze doelgroep wordt meer gezien als verdere vulling van het hotel op momenten dat er minder vraag is vanuit het core-concept.

Uitgangspunt is om viersterrenkamer en service te bieden voor een 3 sterren prijs. Gasten en bezoekers kunnen gebruik maken van het restaurant dat zich in het hotel zal vestigen.

Congres- en vergadercentrum en amusementsruimte

Een belangrijke ondersteuning van het op de zakelijke markt gerichte conceptonderdeel is de toevoeging van het congres- en vergadercentrum. De locatie is door de goede bereikbaarheid en het totaalconcept (dat zich door de seizoenen heen richt op zowel de zakelijke markt alsmede de band met enkele bedrijven) geschikt voor het huisvesten van een congres- en vergadercentrum. De basis is dan ook het combineren van hotelbezoek en het bijwonen van een congres. Maar ook voor de regio kan het congres- en vergadercentrum van meerwaarde zijn. De gerealiseerde aanpak van de N201 heeft de regionale positie van Green Park Aalsmeer sterk verbeterd ten opzichte van de concurrerende zakelijke terreinen als De President, PolanenPark en Businesspark Osdorp. Vanaf Green Park Aalsmeer zijn de A4, A9 en Schiphol zeer goed bereikbaar. Een

congrescentrum is in combinatie met een hotel en de parkeergarage een logische toevoeging op deze plek.

De maat van het congres- en vergadercentrum is met ca 3.800 m² voor begrippen in de regio van formaat. Onderverdeeld in enkele zalen zal het congres- en vergadercentrum een regionale functie vervullen en aansluiten op de vraag vanuit Schiphol. Op Schiphol kan een congresfunctie door de beperkte parkeercapaciteit moeilijk geëxploiteerd worden. GPA is een goed bereikbare locatie voor zowel de regio, buiten regionaal en internationaal. De lokale bedrijven sluiten hier naadloos op aan met veel internationale betrekkingen.

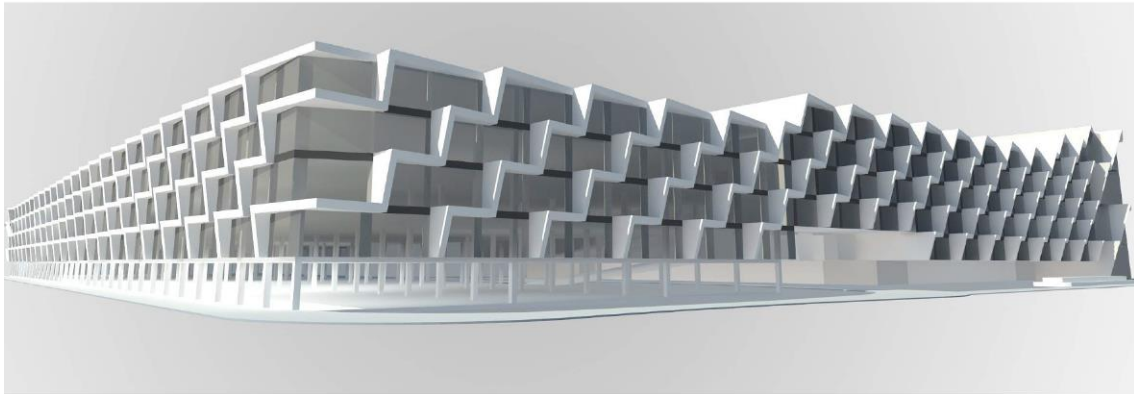
De toevoeging van een amusementsruimte van circa 900 m² is verbonden met het stijgende toerisme vanuit de zogenaamde BRIC landen (Brazilië, Rusland, India en China). Bezoekers van deze landen hebben behoefte aan aanvullende faciliteiten in hotels, buiten de meer standaardvoorzieningen. Hierbij moet worden gedacht aan een gedeelte van de ruimte welke bestemd is voor behendigheidsspelen en een ruimte waar sportwedstrijden gevolgd kunnen worden. Deze ruimte zal alleen via het hotel te bereiken zijn en krijgt geen eigen ingang van buitenaf. De amusementsruimte zal nadrukkelijk geen plaats bieden aan gokkasten of andere kansspelautomaten.

De zakelijke reiziger kan met het congres- en vergadercentrum en de amusementsruimte in het hotel voor alles terecht: een comfortabele kamer, parkeerplaats, vergaderruimten, congreszalen, restaurants en entertainment.

In de regio is globaal een capaciteit geïnventariseerd van circa 24.500 personen. Het congres- en vergadercentrum zal deze totale markt met circa 4 % vergroten. Gezien de omvang van het hotel is het echter noodzakelijk om voorziening van deze omvang aan haar klanten aan te kunnen bieden. Bovendien biedt de toekomstige ontwikkeling van de zakelijke omgeving in de Greenport en meer specifiek de omliggende bedrijven in Home, Gift en Garden sector in Green Park Aalsmeer een basis voor deze omvang.

Parkeren

Het bestemmingsplan voorziet ook in een parkeergarage met parkeerplaatsen die multifunctioneel inzetbaar zijn doordat deze niet alleen zijn bedoeld voor hotelpersoneel, hotelgasten (inclusief park-sleep-fly) en andere bezoekers van het hotel maar op bepaalde momenten ook voor de bedrijven in de omliggende deelgebieden, zoals bijvoorbeeld tijdens evenementen.



Figuur 10: Impressie gevelaanzicht parkeergarage

Bij het bepalen van de parkeercapaciteit is rekening gehouden met Schiphol. Momenteel heeft Schiphol circa 38.000 parkeerplaatsen. Door de toename in vluchtbewegingen en de verwachte groei van het aantal reizigers, zal de vraag naar parkeren ook stijgen. In onderzoek van Goudappel Coffeng uit 2015 wordt voor de periode tot 2020 gesproken van een stijging van de vraag van 14%. Voor de benutting van de parkeervoorziening bij het hotel bestaan verschillende scenario's. Voor de gemiddelde jaarlijkse bezetting wordt door de initiatiefnemer gerekend met 85 %.

In het basismodel van de initiatiefnemer is er voldoende capaciteit voor de reguliere hotelfaciliteiten met de congres- en vergaderruimte. De amusementsruimte met ruimte voor behendigheidsspelen is primair gericht op de hotelgasten, maar zal naar verwachting ook een zekere mate van parkeerbehoefte vragen. Zoals hiervoor is aangegeven is het uitgangspunt dat 40% van de kamers (200) wordt gebruikt voor park-sleep-fly waarbij hotelgasten voorafgaand aan hun vliegreis hun auto parkeren om deze na een gemiddeld verblijf van 8-9 dagen na hun vliegreis weer op te halen. De bezettingsgraad is 85 %, dus in berekening van de parkeerplaatsen voor het Park-Sleep-Fly concept wordt rekening gehouden met een bezetting van 170 kamers. Voor de resterende kamers (60%) en voor het restaurant en de bar wordt uitgegaan van de parkeernormen zoals aangegeven in de Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016 (zie subparagraaf 3.1.3.2).

Voor de congres- en evenementen is rekening gehouden met 20 parkeerplaatsen per 100 m². De onderbouwing van deze parkeernorm is als volgt:

- De basis voor de parkeernorm voor het congres- en vergadercentrum ligt in de verwachte bezoekerscapaciteit van 800-1.000 bezoekers, zoals ook door ZKA is aangegeven in de bijlage van de laddertoets. Deze bezoekersaantallen zullen met name aan de orde zijn bij evenementen in het congres- en vergadercentrum. Op basis van de beoogde hoogwaardige kwaliteit van de voorziening is het uitgangspunt dat 20% van de bezoekers van een evenement in het hotel verblijft en dat de overige bezoekers (75%) met eigen vervoer naar het evenement komen.
- Naast de parkeerbehoefte van de 800-1.000 bezoekers zijn er ook parkeerplaatsen nodig voor de werknemers van de organisatie van een evenement in het congres- en vergadercentrum. De parkeercapaciteit voor deze medewerkers is op projectbasis nodig.
- Verder is als uitgangspunt gekozen dat het mogelijk is dat bedrijven binnen Green Park Aalsmeer, maar ook buiten Green Park Aalsmeer evenementen kunnen

organiseren, waarbij slecht een beperkt deel van de bezoekers van het evenement (20 %) in het hotel verblijft. Op die manier kan ook ruimte worden geboden aan evenementen in de sector 'Home, gift en garden'. In de deelgebieden 5 en 7 zijn en zullen diverse bedrijven uit die sector worden gevestigd, zoals het nu al gevestigde bedrijf PTMD Collection.

- Tenslotte is het uitgangspunt dat een evenement in deze voorziening op geen enkel moment parkeerdruk op het bedrijventerrein mag veroorzaken en dus ook binnen de bijbehorende voorziening maximaal gefaciliteerd moet worden. Op basis van deze uitgangspunten is de parkeerbehoefte bij een congres- en vergadercentrum van 3.800 m² op 760 parkeerplaatsen bepaald, oftewel een parkeernorm van 20 parkeerplaatsen per 100 m².

Toepassing van de hiervoor aangegeven parkeernormen leidt tot de volgende parkeerbalans:

Parkeerplaatsen				
Programma	dagen parkeren / kamer	kamers	norm	PP
Park-Sleep-Fly	8-9	170	geen norm	1.270
Toerisme & Business	1	300	0,6	180
Subtotaal				1.450
Restaurant/bar	1.500		7,0 per 100 m ²	105
Congres/evenementen	3.800		20 per 100 m ²	760
Totaal				2.315

Uit de parkeerbalans volgt een maximale parkeercapaciteit van 2.315 parkeerplaatsen. Daarbij is nog geen rekening gehouden met het feit dat een aantal parkeerders dubbel zijn meegenomen in de parkeerbalans. Zo zullen sommige bezoekers van een restaurant/bar al geparkeerd zijn omdat zij ook hotelgast zijn. In het bestemmingsplan is daarom rekening gehouden met een capaciteit van maximaal 2.220 parkeerplaatsen.

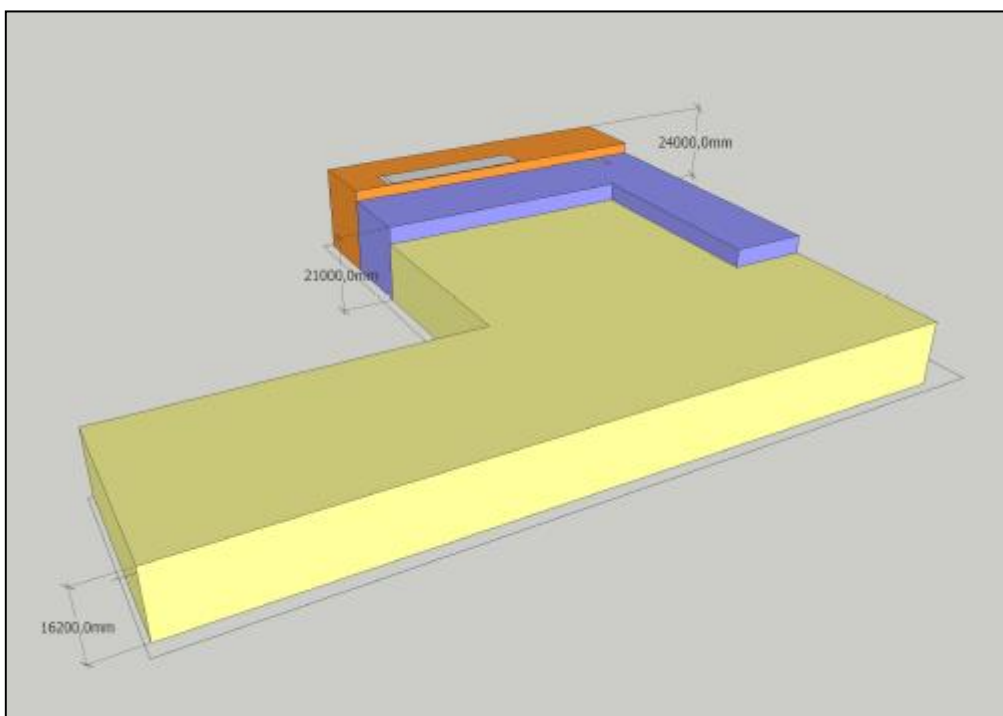
Met 2.220 parkeerplaatsen gecombineerd met een hotelfunctie kan voorzien worden in de vraag rondom Schiphol. Primair is de hotelfunctie de drager van het park-sleep-fly concept en is de parkeerfunctie ondersteunend, dit in tegenstelling tot het concept van Schiphol parkeren met een maaiveld inrichting. Dit concept kan de ongewenste parkeerontwikkelingen in Aalsmeer wegnemen en moet worden vergeleken met de voorzieningen van CROWN in de woonkern Aalsmeer.

4.2.2 Bebouwing

Het gebouw waarbinnen de hiervoor beschreven functies worden gerealiseerd krijgt een L-vorm met een (neerwaarts geprojecteerd) grondoppervlak van circa 17.600 m². Dat betekent dat circa 85% van de kavel zal worden bebouwd. Een dergelijk percentage is hoger dan het maximum bebouwingspercentage zoals dat is aangegeven in de

Structuurvisie maar overschrijding van het percentage is in dit geval aanvaardbaar omdat er sprake is van een gebouwde parkeervoorziening. Daardoor is het niet nodig om vast te houden aan een maximum bebouwingspercentage van 70%, aangezien er bij een dergelijk percentage van uit wordt gegaan dat parkeren op maaiveld plaatsvindt.

In het westelijk gebouwdeel komt het hotel met het congres- en vergadercentrum, de parkeergarage komt in een langwerpige gebouwdeel aan de oostzijde van de kavel. Het gebouw zal maximaal 4 tot 8 bouwlagen bevatten, wat neerkomt op een maximale bouwhoogte van 15 tot 24 meter. Het hoogste gedeelte van het gebouw (24 meter) zal zich aan de zijde van de N201 bevinden (zie het oranje gekleurde deel in de navolgende figuur) zodat hier sprake is van een hoogteaccent langs de N201, waardoor ook de zichtbaarheid vanuit de N201 wordt bevorderd. De strook daarachter en de zone langs de Middenweg krijgen een bouwhoogte van maximaal 20 meter (zie paars gekleurde deel in navolgende figuur) om zo de ruimtelijke uitstraling van de Middenweg te versterken. De rest van het gebouw krijgt een bouwhoogte van maximaal 15 meter. De genoemde bouwhoogtes zijn exclusief techniekrumtes, benodigde afwatering, afscherming van het parkeerdak en lift- en trappenhuisen. In het bouwplan zijn geen kelders of souterrains voorzien.



Figuur 11: maximum bouwvolume plangebied



Figuur 12: Impressie gevelaanzicht hotel met congres- en vergadercentrum, gezien vanaf de westzijde

Het gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van het gebouw zal circa 79.000 m² bedragen.

De parkeergarage in het oostelijk gebouwdeel krijgt een in- en uitrit in de westgevel van het gebouw. Deze in- en uitrit is te bereiken via een rondweg rondom het gebouwdeel, waarbij een deel van de rondweg overbouwd zal worden. De in- en uitrit bevindt zich op ruime afstand van de Braziliëlaan zodat verkeer dat de parkeergarage in- of uitrijdt niet het verkeer op de Braziliëlaan zal hinderen.

Er komt ook een rondweg rondom het westelijk gebouwdeel zodat hotelgasten die worden gebracht of opgehaald voor de ingang van het hotel kunnen in- of uitstappen.

Ter plaatse van een deel van de kavel ligt nu nog de huidige Middenweg. Dit deel van de Middenweg ligt net buiten de beoogde nieuwbouw. Na de aanpassing van de Middenweg zal het huidige tracé van de Middenweg ook bij de kavel worden betrokken (2^e fase). De 2^e fase zal pas in gebruik worden genomen als de aangepaste Middenweg opengaat, zodat de bereikbaarheid via de Middenweg niet in het geding komt. Na uitvoering van de 2^e fase zal de rondweg rondom de gebouwdelen definitief worden gemaakt. Tussen het nieuwe tracé van de Middenweg en de rondweg komt een groenstrook. Als gevolg van deze groenstrook komt er geen directe verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de kavel van het hotel en de Middenweg.

Het bestemmingsplan voor het plangebied voldoet tenslotte aan de stedenbouwkundige uitgangspunten zoals beschreven in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016, met uitzondering van het maximum bebouwingspercentage en enkele uitzonderingen op de bouwhoogte:

- Bouwhoogten:
 - Langs de Middenweg mag de bouwhoogte maximaal 20 meter bedragen. In het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden, met uitzondering van een techniekruimte en eventuele zonnepanelen die maximaal 21 meter mogen bedragen;
 - Van deze maximale bouwhoogte van 20 meter mag worden afgeweken bij een specifiek programma, zoals een hotel. In het bestemmingsplan is, conform de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan, rekening gehouden met een accentuering langs de N201 tot 24 meter hoog, met uitzondering van eventuele zonnepanelen die maximaal 25 meter mogen bedragen;

- De rest van het gebouw heeft een bouwhoogte van 15 meter, met uitzondering van enkele lift- en trappenhuizen, benodigde afwateringsruimte ter plaatse van het congrescentrum, eventuele zonnepanelen en de afscherming van het parkeerdak;
- Afstand tot de erfgrans:
 - Bij een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrans 3 meter. In het bestemmingsplan is een afstand van minimaal 3 meter aangehouden tot dergelijke aangrenzende kavels.
 - Bij het ontbreken van een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrans 0,3 meter. In het bestemmingsplan is een afstand van minimaal 0,3 meter aangehouden tot dergelijke erfgrans.
- Oppervlakten:
 - Een maximum bebouwingspercentage van 70% vormt een bovengrens die er voor zorgt dat er ruimte op de kavel is voor parkeerplaatsen en opslag. In dit geval is een hoger maximum bebouwingspercentage van circa 85% aanvaardbaar omdat er een gebouwde parkeervoorziening wordt gerealiseerd en er bij een hotel geen sprake is van opslag buiten het gebouw.

B. WAARDERING VAN FUNCTIES

Bij de waardering van de bestaande functies (bestemmingslegging) wordt voor de indeling van de functies die van het functionele onderzoek gevolgd, en voor de indeling van de gebiedsgerichte waarden die van het technische onderzoek, beide zoals gegeven in hoofdstuk II van deze toelichting.

4.3 Waardering van bestaande functies

In deze paragraaf worden de functies gewaardeerd die in het plangebied zijn geïnventariseerd en die als zodanig in het bestemmingsplan worden bestemd (doorlopende positieve bestemming).

Er zijn geen bestaande functies waar bij de bestemming van de gronden rekening mee dient te worden gehouden.

4.4 Bestemmen van gebiedsgerichte waarden

In deze paragraaf worden de gebiedsgerichte waarden gewaardeerd en eventueel ook als zodanig bestemd.

4.4.1 Archeologische waarden in het plangebied

Zoals ook in de subparagrafen 2.3.3 en 3.1.2 is aangegeven geldt er voor het plangebied een lage archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek niet nodig is. Er is daarom geen aanleiding om een dubbelbestemming ter bescherming van archeologie op te

nemen. Wel is een beschermende bouwregel opgenomen in het geval er ondergrondse gebouwen worden gerealiseerd.

4.4.2 Leidingen in het plangebied

In het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig.

4.4.3 Water in het plangebied

Er bevindt zich geen relevant water binnen het plangebied.

4.4.4 Luchthavenindelingbesluit

De hoogte- en bebouwingsbeperkingen die voortvloeien uit het LIB zijn meegenomen bij het opstellen van de bestemmingsregelingen en er zijn gebiedsaanduidingen opgenomen met betrekking tot de hoogte- en bebouwingsbeperkingen. Verder voorziet het bestemmingsplan niet in vogelaantrekkende functies.

4.4.5 Externe veiligheid

Er bevinden zich geen inrichtingen of transportroutes binnen de invloedssfeer van dit bestemmingsplan.

4.5 Waardering van de planontwikkeling

De ontwikkelingslocaties, zoals behandeld in onderdeel 4.2 van dit hoofdstuk, zijn als volgt in het bestemmingsplan bestemd. Er wordt in dit kader een juiste juridische vorm gekozen voor zowel deze planontwikkeling als voor de functies die in het voorheen geldende planregime positief waren bestemd en waarvoor in het huidige planregime geen plaats is.

4.5.1 Bestemmen van de planontwikkeling

De gronden ter plaatse van het braakliggende bedrijfskavel zijn bestemd als 'Horeca - Hotel'. Deze maatbestemming voorziet in de realisering van een hotelcomplex met congres- en vergadercentrum en andere bij de hotelfunctie horende functies (zoals een restaurant, bar en amusementsruimte). Daarnaast wordt ook voorzien in een parkeergarage, verkeersareaal, groen en water.

Het hotel mag maximaal 500 kamers bevatten, een congres- en vergadercentrum van maximaal 3.800 m² bvo, een amusementsruimte van maximaal 900 m² bvo en een parkeergarage van maximaal 2.200 parkeerplaatsen. Deze maximum oppervlaktes zijn opgenomen om te voorkomen dat er meer programma wordt gerealiseerd dan waar in de diverse onderzoeken en regionale afspraken van uit is gegaan.

De bouwregels in de bestemming zijn afgestemd op de maximale bouwveloppe voor de planontwikkeling. (zie subparagraaf 4.2). Zo is de maximale bouwhoogte voor het grootste deel van het plangebied vastgelegd op 15 meter, met uitzondering van enkele ondergeschikte gebouwdelen (zoals techniekruimtes, lift- en trappenhuizen, zonnepanelen,

etc.). Aan de noordrand en aan de westrand langs de N201 is een maximum bouwhoogte van 20 tot 24 meter vastgelegd vanwege de zichtbaarheid vanaf de N201 en de Middenweg. Ook hier zijn enkele ondergeschikte gebouwdelen mogelijk (zoals techniekruimtes, lift- en trappenhuisen, zonnepanelen, etc.).

Om te garanderen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd zijn in de regels van de bestemming minimum parkeernormen opgenomen. Van deze normen kan eventueel worden afgeweken indien door middel van onderzoek kan worden aangetoond dat er op een andere adequate wijze kan worden voorzien in de parkeerbehoefte, bijvoorbeeld door toepassing van aanwezigheidspercentages (dubbelparkeren).

4.6 Waardering van strijdige functies

De functies in het plangebied, zoals genoemd in hoofdstuk II van deze toelichting, die niet in strijd waren met het voorheen geldende planregime maar die in dit bestemmingsplan niet meer als voorheen worden bestemd, worden onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan gebracht. De functies in het plangebied die reeds in strijd waren met het voorheen geldende planregime moeten een juiste juridische status krijgen naar gelang de aard van de illegaliteit, een en ander zoals geboden met vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze functies zijn ofwel positief bestemd, ofwel onder het overgangsrecht gebracht ofwel niet bestemd.

4.6.1 Overgangsrecht voor de voorheen bestemde functies

In het plangebied zijn geen functies waargenomen die in het voorheen geldende planregime als zodanig waren bestemd, en die onder het overgangsrecht behoren te worden gebracht.

4.6.2 Bestemmen van de illegale functies

4.6.2.1 Illegale bedrijven

In het plangebied zijn geen bedrijven waargenomen die in strijd waren met het voorheen geldende bestemmingsplan en die op grond van vaste jurisprudentie onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan moeten worden geplaatst.

4.6.3 Overgangsrecht voor de illegale functies

In het plangebied zijn geen functies waargenomen die in strijd waren met het voorheen geldende bestemmingsplan en die op grond van vaste jurisprudentie onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan moeten worden geplaatst.

4.6.4 Niet bestemmen van de illegale functies

In het plangebied zijn geen functies waargenomen die strijdig waren met het voorheen geldende bestemmingsplan en die niet als zodanig in het bestemmingsplan zijn bestemd.

Overleg, inspraak en zienswijzen

Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld door de raad van de gemeente, zal het concept daarvan worden voorgelegd aan de mede betrokken overheden, aan de burgers en aan de maatschappelijke organisaties met het oog op het maatschappelijk draagvlak. Met dit hoofdstuk wordt direct gevolg gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid onder c. en e., van het Besluit ruimtelijke ordening.

5.1 Bestuurlijk overleg

In de zomer van 2017 heeft over het voorontwerp van dit bestemmingsplan bestuurlijk overleg plaatsgehad als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Naar aanleiding hiervan hebben de volgende instanties gereageerd:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Steunpunt Monumenten & Archeologie Noord-Holland.

De reactie wordt hieronder weergegeven en voorzien van een reactie van de gemeente.

5.1.1 Provincie Noord-Holland

Opmerking

De adressant constateert dat de paragrafen 3.1.4 en 3.2 van de toelichting met elkaar in strijd zijn.

Reactie

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 3.1.4 van de toelichting aangepast.

Opmerking

Ten aanzien van paragraaf 3.3.2 van de toelichting merkt de adressant op dat de mededeling dat de ontwikkeling van het hotel 'is gedeeld' met de regio Amstelland-Meerlanden niet toereikend is. Het is volgens de adressant noodzakelijk dat voorafgaand aan de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan inzichtelijk wordt gemaakt dat de regio schriftelijk akkoord is met de ontwikkeling.

Reactie

Gedeputeerde Staten heeft in verband met de in de Provinciale ruimtelijke verordening aangegeven regionale schriftelijke afspraken een 'Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017' (d.d. 10 maart 2017) vastgesteld. Uit deze regeling blijkt niet dat de regio al voorafgaand aan de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling schriftelijk akkoord dient te zijn met die ontwikkeling. Voor overige stedelijke voorzieningen als een hotel is in artikel 5 bovendien aangegeven dat de regionale afspraken kunnen worden beperkt tot werkafspraken over de wijze van afstemming bij overige stedelijke voorzieningen.

Het voornemen voor een hotel met 500 kamers is onderdeel van de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016. In het kader van de voorbereiding van deze structuurvisie heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met gemeenten in de regio en de provincie. Er was vanuit de regio en de provincie geen bezwaar tegen het voornemen om een hotel met 500 kamers te realiseren. Ook is het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het bestuurlijk overleg ex artikel 3.1.1 Bro aan omliggende gemeenten toegestuurd. De omliggende gemeenten hebben niet gereageerd zodat mag worden aangenomen dat zij geen bezwaar hebben tegen het voornemen.

Opmerking

De beoordeling van de ladder voor duurzame verstedelijking in paragraaf 6.7 is van juni 2016 en daarmee achterhaald, aangezien het Besluit ruimtelijke ordening op 1 juli 2017 is aangepast.

Reactie

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 6.7 van de toelichting aangepast.

5.1.2 Steunpunt Monumenten & Archeologie Noord-Holland

Opmerking

De adressant vindt dat het aspect archeologie voldoende is opgenomen in het plan aangezien de regels zijn gebaseerd op archeologisch onderzoek en er is vastgelegd wanneer aanvullend archeologisch onderzoek nodig is. Wel vindt de adressant het jammer dat het rapport van het archeologisch onderzoek nog niet als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Reactie

De gemeente is verheugd om te vernemen dat de adressant tevreden is met de regeling ten aanzien van archeologie. Het rapport was per abuis niet opgenomen in de bijlagen van de toelichting. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is dat alsnog gedaan.

5.2 Inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 7 juli 2017 tot 14 september 2017 ter inzage gelegen voor inspraak. Tijdens deze periode is er op 19 juli 2017 een informatieavond georganiseerd in het gemeentehuis van Aalsmeer. Er zijn geen inspraakreacties ingediend.

5.3 Zienswijzen van burgers en bedrijven

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 8 december 2017 tot en met 18 januari 2018 voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn is één ontvankelijke zienswijze ingekomen. Deze zienswijze is samengevat en beantwoord in de Nota van Beantwoording. De zienswijze heeft niet geleid tot een gewijzigde vaststelling.

Uitvoerbaarheid

Met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt bedoeld de economische, de technische en de juridische uitvoerbaarheid van de bestemde ontwikkelingen in het plangebied zoals die zich hebben voorgedaan na het van kracht worden van het voorheen geldende planregime en voor zover in dat planregime niet reeds de uitvoerbaarheid van die ontwikkelingen voldoende was aangetoond. Voorts is bedoeld de uitvoerbaarheid van nieuwe ontwikkelingen die zich nog niet hebben voorgedaan maar die wel reeds zijn voorzien in dit bestemmingsplan aan te tonen. Met dit hoofdstuk wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid onder f., van het Besluit ruimtelijke ordening.

A. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient de toelichting van een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beoordeling van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, in het bijzonder die van nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van het voorheen geldende planregime.

6.1 Economische uitvoerbaarheid voor de overheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële en sociaal-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voor, in eerste instantie, de gemeente. Voorts wordt, indien nodig, ingegaan op de uitvoerbaarheid voor andere overheden dan de gemeente.

6.1.1 Exploitatie openbare voorzieningen

Met de ontwikkelaar is/wordt een anterieure exploitatieovereenkomst gesloten voor het verhaal van de plankosten die betrekking hebben op de herontwikkeling van het plangebied. Dit plan is als locatieontwikkeling beschreven in subparagraaf 4.2. van deze toelichting.

6.1.2 Exploitatieplan

Voor het bestemmingsplan is geen exploitatieplan, als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening, opgesteld omdat het kostenverhaal anderszins is verzekerd (zie paragraaf 6.1.1).

6.1.3 Planschadevergoeding

Voor de beoogde herontwikkeling, welke als planontwikkeling is beschreven in subparagraaf 4.2 van deze toelichting, is/wordt een anterieure overeenkomst gesloten voor het verhaal van eventueel aan derden te betalen tegemoetkomingen in schade als bedoeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en andere nadeelcompensatie.

6.2 Economische uitvoerbaarheid voor particulier initiatief

In deze paragraaf wordt ingegaan op de sociaal-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1.2, lid 1 en lid 2, van het Besluit ruimtelijke ordening.

6.2.1 Sociaal-economische uitvoerbaarheid

In de planregels van het bestemmingsplan zijn geen eisen opgenomen met betrekking tot sociale huurwoningen of sociale koopwoningen, particulier opdrachtgeverschap of branches van detailhandel zodat hier niet verder hoeft te worden ingegaan op de uitvoerbaarheid van die eisen.

B. TECHNISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient de toelichting van een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beoordeling van de milieutechnische en ander technische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, in het bijzonder die van nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van het voorheen geldende planregime.

6.3 Milieutechnische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de milieutechnische uitvoerbaarheid van de herontwikkeling. In hoofdstuk II van deze toelichting is op de milieuaspecten van het plangebied ingegaan voor zover die relevant zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

6.3.1 Milieueffectrapportage

Voor het bestemmingsplan is onderzocht of een plan-MER doorlopen zou moeten worden of dat een M.e.r.-beoordeling nodig is. Voor de locatie wordt uitgegaan van herontwikkeling naar een hotel met parkeergarage. Het bouwvlak heeft een oppervlak van circa 17.570 m² en de maximale bouwhoogtes bedragen 15 tot 24 meter. Een dergelijk project is aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage maar het project is beduidend lager dan de drempelwaarden (200.000 m² bedrijfsvloeroppervlak of meer) zodat een plan-MER of MER-beoordeling niet noodzakelijk is. Het geldende bestemmingsplan voorziet bovendien ter plaatse van het plangebied al in bebouwing en bedrijfsfuncties zodat de toename van het bedrijfsvloeroppervlak planologisch gezien beperkt is.

In het kader van het bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken naar milieuaspecten uitgevoerd. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) worden niet verwacht en een hotel met parkeergarage met deze omvang is passend op een bedrijventerrein. De herontwikkeling heeft, omdat het een bedrijfsmatige activiteit betreft, geen nadelige gevolgen voor het functioneren van het bedrijventerrein. Het hotel ligt op zeer korte afstand van de op- en afritten van de

Middenweg naar de N201. Reizigers komen verspreid over de dag zodat er geen verkeershinder te verwachten is. Dat blijkt ook uit de verkeersanalyse die is uitgevoerd. Een M.e.r.-beoordeling is daarom niet nodig. Het opstellen van een milieueffectrapport is daarom niet nodig.

6.3.2 Geluidskwaliteit

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe functies mogelijk waarvan de geluidstechnische uitvoerbaarheid in het geding is. Nader onderzoek is dan ook niet aan de orde.

6.3.3 Luchtkwaliteit

In het kader van de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 is door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng in maart 2017 een verkeers- en milieuanalyse uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit blijkt dat ook na realisatie van diverse ontwikkelingen in en rond de planlocatie in geen geval sprake zal zijn van normoverschrijdingen in het zichtjaar 2015. De hoogst berekende concentratie stikstofdioxide bedraagt 34,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze concentratie is berekend langs de N201. De hoogst berekende toename bedraagt 0,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, op ditzelfde punt. In geen geval is er dus sprake van een significante verslechtering van de luchtkwaliteit ($> 1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). De verschillen in concentraties fijn stof zijn beperkt.

Ook voor zichtjaar 2020 is in geen geval sprake van overschrijdingen van de normen. Ook in dat jaar dragen de plannen niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De concentraties stikstofdioxide liggen fors lager dan in 2015. Dit is het gevolg van een afname van concentraties en emissies. De concentraties fijn stof liggen wel iets hoger dan in 2015, maar nog altijd wordt ruim aan de normen voldaan.

6.3.4 Bodemkwaliteit

Daar waar nieuwe (bouw-)werkzaamheden worden toegestaan is het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk. Daarom is in april 2017 door onderzoeksbureau ARCADIS een verkennend bodem- en asfaltonderzoek uitgevoerd, waarbij naast een locatie-inspectie ook de eerder uitgevoerde onderzoeken geactualiseerd zijn. Uit de locatie-inspectie en het uitgevoerde (water-)bodemonderzoek, verhardings- en verkennend onderzoek asbest in bodem kan het volgende worden geconcludeerd:

- Op de locatie zijn in de boven- en ondergrond en het grondwater licht verhoogde concentraties aangetoond voor een aantal zware metalen, PAK en bestrijdingsmiddelen.
- Het nader onderzoek bij een eerder aangetoond verhoogd kopergehalte toont aan dat er geen sprake is van een verhoogd gehalte van koper in de bovengrond op terreindeel 3.
- De in het verleden uitgevoerde onderzoeken zijn geactualiseerd en er zijn geen wijzigingen van de conclusies.
- Door de aanwezigheid van de lichte verhoogde gehalten zware metalen en bestrijdingsmiddelen valt deze grond in de categorie klasse industrie.
- In de bodem is geen asbest aangetroffen.
- Het asfalt van de Middenweg is deels teerhoudend.
- De puin- en funderingslagen onder de weg en in de berm van de Middenweg zijn niet verontreinigd.
- Het slib in de watergang is geschikt om op de kant te worden verspreid.

Geconcludeerd wordt, dat de gevonden gehalten in de bodem geen milieuhygiënische belemmering vormen voor het huidige en toekomstige gebruik van het terrein. Wel moet er rekening mee worden gehouden dat eventueel vrijkomende grond niet vrij toepasbaar is.

6.3.5 Externe veiligheid

6.3.5.1 Route gevaarlijke stoffen

Er bevindt zich geen route van gevaarlijke stoffen binnen de invloedssfeer van dit bestemmingsplan. Nader onderzoek is niet nodig.

6.3.5.2 Transportleidingen

Er bevindt zich geen transportleiding in of in de nabijheid van het plangebied, zodat nader onderzoek niet nodig is.

6.3.5.4 Overig externe veiligheid

In het plangebied hoeft geen rekening te worden gehouden met het gebruik, de opslag en/of productie van gevaarlijke stoffen.

6.4 Verkeerstechnische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verkeerstechnische uitvoerbaarheid van de ontwikkelingslocaties in het bestemmingsplan. In hoofdstuk II van deze toelichting is bij het functionele onderzoek reeds ingegaan op de huidige verkeersinfrastructuur in het plangebied.

6.4.1 Verkeersbesluiten

Voor de uitvoering van het bestemmingsplan worden geen daarop geënte verkeersbesluiten ingevolge artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 genomen.

6.4.2 Verkeersafwikkeling

In het kader van de Structuurvisie Green Park 2016 is door Goudappel Coffeng een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). In het onderzoek zijn de effecten van de gehele ontwikkeling van Green Park Aalsmeer (inclusief hotel De Zwerm) op de verkeersintensiteiten en eventuele gevolgen voor de verkeersafwikkeling onderzocht.

6.4.2.1 Effecten verkeersintensiteiten

Ten behoeve van de verkeerskundige analyse zijn twee situaties berekend met behulp van het verkeersmodel. Het betreft:

1. De autonome situatie 2030 conform de vigerende ruimtelijke plannen;
2. De plansituatie 2030 conform de Structuurvisie Green Park 2016 (inclusief hotel De Zwerm).

Uit de verkeersberekeningen komt naar voren dat de effecten als gevolg van de voorgenomen wijzigingen uit de structuurvisie (inclusief hotel De Zwerm) relatief beperkt zijn. Dit geldt voor zowel de hoofdontsluitingswegen rondom Green Park Aalsmeer (N201 en N231) als de interne ontsluitingswegen binnen Green Park Aalsmeer zelf:

- Op de N201 ter hoogte van het onderhavige plangebied neemt het verkeer met minder dan 7% toe.
- Op de Middenweg nemen de verkeersstromen toe tot maximaal 4-15 % ten opzichte van de autonome situatie.

6.4.2.2 Verkeersafwikkeling

Voor de maatgevende kruispunten is ook de verkeersafwikkeling onderzocht. Voor de maatgevende locaties binnen Green Park Aalsmeer is sprake van een goede verkeersafwikkeling met de beoogde inrichting van de kruispunten. Daaruit blijkt dat de voorziene ontwikkelingen, inclusief het voorliggende plan, niet leiden tot verkeersknelpunten.

6.4.3 Parkeerafwikkeling

Het parkeren ten behoeve van de toegestane functies in het plangebied mag niet tot overlast in de omgeving leiden, ook niet tijdens de drukste dagen. Om te zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is, is rekening gehouden met de parkeernormen zoals weergegeven in paragraaf 4.2.1. Daardoor zal er sprake zijn van voldoende parkeerplaatsen.

6.5 Ecologische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ecologische uitvoerbaarheid van de ontwikkelingslocaties in het bestemmingsplan. In hoofdstuk II van deze toelichting is bij het functionele onderzoek reeds ingegaan op de natuurlijke en landschappelijke eigenschappen in het plangebied.

6.5.1.1 Natuurbescherming

In het plangebied of in de directe nabijheid van het plangebied bevindt zich geen natuurbeschermingsgebied als bedoeld in de Wet natuurbescherming. Op grotere afstand bevinden zich wel enkele gebieden die zijn aangewezen in het kader van Natura 2000. Het gaat om Botshol (op circa 8 kilometer), Nieuwkoopse Plassen & de Haeck (op circa 10 kilometer), Kennemerland Zuid (op circa 16 kilometer) en Oostelijke Vechtplassen (circa 16 kilometer). Vanwege de aanwezigheid van bijzondere natuurwaarden hebben deze gebieden een Europese beschermingsstatus gekregen. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt op ruime afstand van deze gebieden. Uit een in maart 2017 door Arcadis uitgevoerde quick scan (zie bijlage) blijkt dat het project geen nadere gevolgen heeft voor beschermde gebieden.

6.5.1.2 Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd van toepassing. De Wet natuurbescherming is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de wet. Voor het beoordelen van de doorwerking van het aspect soortenbescherming moet worden nagegaan of het besluitgebied beschermde soorten (zowel planten als dieren) herbergt. De mogelijke negatieve effecten van de ingreep op betreffende soorten moeten worden beschreven.

Uit een in maart 2017 door Arcadis uitgevoerde quick scan (zie bijlage) is gebleken, dat het plangebied een geschikt leefgebied vormt voor enkele beschermde soorten. Het betreft algemene broedvogels, de rugstreeppad en enkele algemeen voorkomende amfibieën en zoogdieren als bruine kikker, konijn, veldmuis, etc.:

- De algemene broedvogels kunnen door bouwwerkzaamheden tijdelijk verstoord worden. Deze verstoring is echter niet van wezenlijke invloed op de staat van instandhouding, omdat slechts algemeen voorkomende soorten voorkomen in het plangebied. Het plangebied betreft slechts beperkt geschikt leefgebied en heeft geen specifieke en onvervangbare functie die het landschap in de omgeving niet kan vervullen. Naast de zorgplicht dienen er mitigerende maatregelen te worden genomen door werkzaamheden bij voorkeur buiten het broedseizoen uit te voeren. Het broedseizoen loopt ongeveer van 15 maart tot 15 juli, maar kan afhankelijk van het weer en andere factoren verschuiven. Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken, dienen geschikte broedlocaties voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt te worden gemaakt en gehouden. Indien werkzaamheden starten binnen het broedseizoen, dient door een deskundig ecooloog onderzocht te worden of broedende vogels ter plaatse aanwezig zijn.
- Ten aanzien van de rugstreeppad is in 2013 al een ontheffing van de toenmalige Flora- en faunawet verleend. Daarin zijn de volgende mitigerende maatregelen vastgelegd:
 - Werkzaamheden op de graslanden in de periode april tot en met augustus worden zoveel mogelijk voorkomen. Indien dit niet mogelijk is worden de werklocaties voorafgaand aan de versturende werkzaamheden door een deskundig ecooloog onderzocht op de aanwezigheid van de rugstreeppad.
 - Aanwezige exemplaren worden door een deskundige weggevangen en direct verplaatst naar het reeds ingerichte compensatiegebied voor de rugstreeppad² in Green Park Aalsmeer. Mochten tijdens de werkzaamheden alsnog exemplaren van de rugstreeppad aangetroffen worden, dan worden deze weggevangen en direct overgezet naar het reeds ingerichte compensatiegebied voor de rugstreeppad. Het aangelegde compensatiegebied dient op de juiste wijze beheerd te blijven, zodat deze geschikt blijft als leefgebied voor de rugstreeppad.
 - Onder begeleiding van een deskundige worden amfibieënschermen geplaatst om de rugstreeppad buiten het plangebied te weren.
 - De werkzaamheden worden uitgevoerd onder begeleiding van een deskundig ecooloog.
 - Er dient een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld met daarin bovengenoemde voorschriften. Alle betrokken partijen, met name ook de uitvoerenden op de bouw- of projectlocatie, dienen van het werkprotocol op de hoogte gesteld te worden.
- Voor algemeen voorkomende amfibieën en zoogdieren geldt een generieke vrijstelling ten behoeve van ruimtelijke ingrepen, met dien verstande dat er in het kader van de algemene zorgplicht algemene maatregelen moeten worden getroffen om voldoende zorg in acht te nemen voor de aanwezige soorten.

² In 2008 is er op perceel 3, waar de Aalsmeerderweg de Middenweg kruist, een compensatiegebied van 2 hectare groot aangelegd ten behoeve van de rugstreeppad. Het betrof hier het aanleggen van rietland, een paddenpoel en watergangen.

De in 2013 verleende ontheffing van de Flora- en faunawet is geldig voor het tijdvak van 7 maart 2013 tot en met 1 januari 2018. Omdat werkzaamheden ook na deze periode worden uitgevoerd, zal er op korte termijn een nieuwe ontheffing worden aangevraagd bij het bevoegd gezag (provincie Noord-Holland).

6.6 Waterstaatkundige uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de waterstaatkundige uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. In hoofdstuk II van deze toelichting is bij het functionele onderzoek reeds ingegaan op de waterstaatkundige situatie in het plangebied (waterparagraaf).

6.6.1 Ontheffing van de keurvoorschriften

Voor de uitvoering van het bestemmingsplan is vooralsnog geen watervergunning nodig op grond van de Algemene Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

6.7 Behoefte

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd dient te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt volgens artikel 1.1.1 lid 1 onder i van het Besluit ruimtelijke ordening verstaan: “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”.

De in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Er dient daarom te worden aangetoond dat de ontwikkeling voorziet in een behoefte. Door Stec Groep is in samenwerking met ZKA een laddertoets uitgevoerd (16.415, d.d. 13 juni 2017, zie bijlage).

6.7.1 Behoefte

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een hotel met congres- en vergadercentrum en een parkeergarage mogelijk. In het navolgende wordt ingegaan op de behoefte met betrekking tot deze ontwikkeling. Voor ondergeschikte functies (café, restaurant, ondergeschikte detailhandel, fitnessruimte en amusementsruimte) is geen aparte ladderonderbouwing nodig aangezien deze voorzieningen zodanig zullen zijn dat deze geen relevante ruimtelijke effecten hebben voor de regio. Dergelijke functies zijn passend bij een hotel met circa 500 kamers en ondergeschikt aan de hoofdfunctie.

6.7.1.1 Hotel

Voor een hotel in Aalsmeer is de verwachting dat hotelgasten voornamelijk worden agetrokken door de nabijheid van Schiphol, Amsterdam en Royal FloraHolland. Een hotel nabij Schiphol en gelegen binnen Green Park Aalsmeer leent zich enerzijds voor zakelijke hotelgasten en anderzijds voor (met name doorreizende) recreatieve hotelgasten. Op basis van herkomst van bezoekers is de marktregio voor het hotel dan ook niet strak af te bakenen. De regio waarbinnen het toevoegen van een hotel merkbaar is, is wel duidelijker in te kaderen: een straal van circa 10 kilometer rondom de beoogde locatie. Dit betreft de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn en Ouder Amstel. Deze gemeenten komen overeen met de regio Amstelland-Meerlanden.

Op basis van de huidige ramingen is de conclusie dat er een relatief grote behoefte binnen de regio is aan hotelkamers. Het plan voor hotel De Zwerm is nog niet als initiatief opgenomen in de raming.

Door ZKA wordt bepleit dat een scenario van circa 4-5% groei per jaar het meest realistisch is. Dat betekent een marktvraag van circa 3.450 kamers voor de periode 2016 t/m 2025. Rekening houdend met de sinds begin 2016 gerealiseerde hotels (1.147 kamers), alsmede in aanbouw zijnde hotels (405 kamers) en in bestemmingsplan opgenomen hotels (572 kamers) blijft er tot 2025 nog marktruimte over van circa 1.330 kamers. Hotel De Zwerm voorziet daarmee naar verwachting binnen de bestemmingsplanperiode in een actuele regionale kwantitatieve behoefte.

Het hotel geeft volgens ZKA ook invulling aan de behoefte vanuit transferpassagiers (circa 9.000 tot 11.000 kamernachten per jaar), Park-Sleep-Fly (circa 33.000 tot 41.000 kamerovernachtingen per jaar), toeristische bezoekers en de zakelijke markt (circa 9.000 tot 11.000 kamerovernachtingen per jaar) en overige marktsegmenten (leisure, circa 6.000 kamerovernachtingen per jaar). Verdringingseffecten op andere hotelconcepten binnen de regio worden niet verwacht. Het leegstandseffect zal naar verwachting beperkt zijn. Ontwikkeling van het hotel zal naar verwachting dan ook niet leiden tot onaanvaardbare leegstand elders.

6.7.1.2 Congres- en vergadercentrum

Door ZKA is door middel van bureauonderzoek gekeken naar het huidige aanbod in de regio. De totale capaciteit van de onderzochte accommodaties is gebruikt om een (indicatief) marktaandeel van het vergader/conferentiecentrum te berekenen. Om de indicatie van het regionale aanbod aan zalenaccommodaties te relateren aan het vergader- en congrescentrum in het plangebied is het (maximale) ruimtebeslag van 3.800 m² door ZKA vertaald naar een capaciteit in personen. Deze vertaling is gemaakt door middel van ervaringscijfers in de bijeenkomstenmarkt en rekening houdend met de randvoorwaarden van enkele middelgrote zalen en daarnaast een aantal kleinere en deels koppelbare zalen voor kleinere groepen. Dit zijn marktconforme randvoorwaarden waarmee zowel grotere bijeenkomsten kunnen worden geaccommodeerd als tegelijkertijd kleinere meetings, vergaderingen en besprekingen. Door ZKA is voor het plangebied zodoende een congres- en vergadercentrum met een totale capaciteit van circa 800 tot 1.000 personen aannemelijk geacht, mits er gekozen wordt voor een verdeling naar een paar middelgrote zalen en daarnaast een aantal

kleinere, deels koppelbare zalen voor kleinere groepen. De capaciteit van circa 800 tot 1.000 personen wordt door ZKA beschouwd als marktconform. In de regio Haarlemmermeer/Aalsmeer zijn diverse zalenaccommodaties die een vergelijkbare of zelfs grotere capaciteit aanbieden. Het is daarbij zeker niet uit te sluiten dat er vraag is naar evenementen of bijeenkomsten met meer bezoekers.

Uit de laddertoets blijkt verder dat een (groot) deel van de behoefte aan het congres- en vergadercentrum indirect bepaald wordt door de hotelbehoefte. Dit blijkt ook uit de opbouw van het regionale hotelaanbod aangezien vrijwel alle hotels in de regio over een ruim zalenpakket beschikken en dit geldt zeker voor de grootschalige hotels (minstens 300 kamers). Wanneer het hotel in het plangebied geen of te weinig zalen aanbiedt of met een te laag kwaliteitsniveau is er een achterstand ten opzichte van de concurrentie, wat zowel de hotel- als de zaalbezetting raakt. Geconcludeerd wordt dat het hotel zijn eigen vraag bedient. Deze basis kan mogelijk nog verder vergroot worden door (mede) in te zetten op een specifieke nichemarkt. Gezien de locatie in Aalsmeer is het hotel met het congres- en vergadercentrum de aangewezen plaats voor thematische bijeenkomsten rondom bloemen, planten, sierteelt, etc. Niet alleen biedt dit extra vraag voor het congres- en vergadercentrum, maar de regio kan zich op die manier ook verder profileren als de bloemen- en plantenregio als erin wordt geslaagd om toonaangevende bijeenkomsten te organiseren.

6.7.1.3 Parkeergarage

Doordat het functioneren van de parkeergarage sterk gelieerd is aan de ontwikkeling van het hotel wordt voor de parkeergarage uitgegaan van dezelfde regio als bij het hotel, zijnde de regio Amstelland-Meerlanden. De verwachte behoefte aan parkeerfaciliteiten is bepaald op basis van de te verwachten kwalitatieve behoefte met betrekking tot het hotel. Daaruit blijkt dat er alleen sprake is van een actuele regionale behoefte aan de parkeergarage indien het hotel in de beoogde vorm tot ontwikkeling komt.

C. JURIDISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient de toelichting van een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beoordeling van de juridische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, in het bijzonder die van nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van het voorheen geldende planregime

6.8 Zakenrechtelijke uitvoerbaarheid

6.8.1 Grondbeleid van de gemeente

In deze paragraaf wordt ingegaan op de grondtransacties en andere juridische handelingen van de gemeente inzake de gronden van de ontwikkelingslocaties in het bestemmingsplan. De nadruk van die handelingen ligt op plan- en locatieontwikkeling in het plangebied.

6.8.1.1 Voorkeursrecht

Voor de locatieontwikkeling heeft de gemeente geen gebruik hoeven te maken van het instrument van het voorkeursrecht voor gemeenten bij verwerving van onroerende zaken, als bedoeld in de Wet voorkeursrecht gemeenten.

6.8.1.2 Verwerving in eigendom en onteigening

Voor de locatieontwikkeling behoefde de gemeente geen onroerende zaken in eigendom te verkrijgen. Evenmin hoefde de gemeente gebruik te maken van het instrument van onteigening van onroerende zaken, als bedoeld in de Onteigeningswet.

6.8.2 Publiekprivate samenwerking

In deze paragraaf wordt ingegaan op de publiekprivate samenwerking van de gemeente met private partijen die bij de uitvoering van het bestemmingsplan zijn betrokken. De nadruk van deze samenwerking ligt op plan- en locatieontwikkeling in het plangebied

Voor de locatieontwikkeling hoefde de gemeente geen verbintenissen aan te gaan voor publiekprivate samenwerking.

6.9 Uitvoerbaarheid met oog op de Wabo

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en is uitvoerbaar voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

Bestemmingen en planregels

De waardering van de functies in het plangebied, die plaatsvond in hoofdstuk IV van deze toelichting, heeft geresulteerd in de planregels en de planverbeelding van dit bestemmingsplan. Op basis van het in dit hoofdstuk gegeven raamwerk vond de juridisch-technische vertaling van de waardering van de functies naar planverbeelding en planregels plaats. Dit hoofdstuk vormt met dat gegeven de zogenaamde “juridische paragraaf” van het bestemmingsplan om het juridische normenkader van het bestemmingsplan op een juiste wijze te kunnen interpreteren.

Daarnaast is in dit hoofdstuk de wijze aangegeven waarop de gemeente het bestemmingsplan zal handhaven.

A. PLANSYSTEMATIEK

In dit onderdeel wordt een toelichting gegeven op de planregels en de planverbeelding van het bestemmingsplan.

7.1 Standaardvorm en planregels

7.1.1 Wettelijk voorgeschreven standaardisering

Met de inwerkingtreding van de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is de systematiek van bestemmingsplannen grotendeels vastgelegd. In de regeling worden nadere regels gesteld aan de vormgeving, inrichting, authenticiteit, technieken en beschikbaarstelling van digitale instrumenten. De bij deze regeling behorende Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) bevat de richtlijnen voor de opzet en verbeelding van bestemmingsplannen.

Daarnaast zijn in de planregels de standaardregels opgenomen als geboden in artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening. In een apart artikel zijn de bijzondere gebruiksverboden opgenomen voor alle bestemmingen, welke verboden aansluiten op het wettelijk verbod als neergelegd in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening.

Voorts is de Werkafspraken terminologie Wabo in Standaard voor Vergelijkbare bestemmingsplannen van september 2010 verwerkt. Die werkafpraak in het kader van de ministeriële regeling is gemaakt met het oog op de invoering van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) op 1 oktober 2010.

7.1.2 Aanvulling en geoorloofde afwijking van de SVBP 2012

De planregels en de planverbeelding van dit bestemmingsplan zijn toegesneden op de specifieke behoefte aan planregulering voor het gegeven plangebied. In de hierna volgende paragrafen is de aan het bestemmingsplan eigen plansystematiek toegelicht voor zover die een aanvulling vormt op een (geoorloofde) afwijking van de SVBP 2012.

7.2 Systematiek van de planregels

In deze paragraaf wordt ingegaan op de systematiek van de planregels in dit bestemmingsplan, voor zover die een aanvulling vormen of een geoorloofde afwijking van de SVBP 2012.

7.2.1 Bestemmingsregels

7.2.1.1 Bestemmingen

Na de inleidende regels volgen de bestemmingsregels. Het gaat in dit bestemmingsplan om de volgende bestemming:

- Horeca - Hotel.

7.2.1.2 Gebruiksregels

De doeleinden van de bestemming, waarvan opname in de planregels is geboden op grond van artikel 3.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening, zijn in de planregels voor elke bestemming in eerste instantie vervat in het onderdeel “bestemmingsomschrijving”. Van het onderdeel “specifieke gebruiksregels” wordt in de planregels vooral gebruik gemaakt om regels te geven voor de onder de bestemming of dubbelbestemming vallende functieaanduidingen, bouwaanduidingen en andere aanduidingen.

7.2.1.3 Bouwregels

De bouwregels voor de bestemming zijn overeenkomstig de SVBP 2012 telkens vervat in het tweede lid van de bestemmingsregels. Volgens de voorgeschreven plansystematiek dienen de bouwregels te worden gelezen in samenhang met de algemene bepalingen voor het toepassen van de bouwregels, als gegeven in het tweede inleidende artikel (wijze van meten).

In het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de mogelijkheid die de SVBP biedt om met behulp van bouw- en maatvoeringaanduidingen aanwijzingen te geven over de wijze van bouwen en verschijningsvormen van bouwen. De in het plan gebruikte aanduidingen komen voor in de bij de SVBP opgenomen lijst van aanduidingen.

7.2.2 Overige regels

De “Inleidende regels”, de “Algemene regels” en de “Overgangs- en slotregels” zijn op de volgende manier vorm en inhoud gegeven:

7.2.2.1 Inleidende regels

De inleidende regels kennen de volgende onderverdeling:

Begrippen

Het artikel “Begrippen” verklaart de in de planregels voorkomende begrippen. Een aantal van de gegeven definities wordt bindend voorgeschreven in de SVBP. In aanvulling op deze standaarden is een aantal begrippen toegevoegd waarvan een nadere definitie van belang is voor een juiste interpretatie van de planregels.

Wijze van meten

In het artikel “Wijze van meten” worden naast de meetregels die zijn overgenomen uit de SVBP, eveneens regels gegeven voor onder meer het overschrijden van de bouwhoogte en bouwdiepte.

7.2.2.2 Algemene regels

Hoewel de SVBP 2012 wel de volgorde van de algemene regels bepaalt, laat deze de keuze vrij om de algemene regels in één artikel samen te nemen, of deze geordend per onderwerp in verschillende artikelen neer te leggen. Vanwege de grote verscheidenheid van zaken die in de algemene regels aan de orde komen, wordt in de gemeentelijke werkwijze de voorkeur gegeven aan de tweede variant, waarbij aan elk onderwerp een artikel wordt gewijd. De algemene regels kennen de volgende onderverdeling.

Anti-dubbeltelregel

De “anti-dubbeltelregel” betreft een standaardbepaling die als zodanig is voorgeschreven in artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Algemene bouwregels

In het artikel “Algemene bouwregels” zijn de regels gegeven voor:

- het toepassen van de bouwregels voor ondergronds bouwen;
- het toepassen van de bouwregels voor ondergeschikte bouwdelen
- de minimale afstand tot een hoofdwatgang.

Algemene gebruiksregels

In het artikel “Algemene gebruiksregels” zijn naast een verwijzing naar het algemene gebruiksverbod van artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 2.1, lid 1. onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, specifieke gebruiksverboden ter invulling van het algemene gebruiksverbod opgenomen.

Algemene aanduidingsregels

In het artikel “Algemene aanduidingsregels” zijn de gebiedsaanduidingen samen genomen en van een passende regeling voorzien. Niet is de systematiek gevolgd, in het geval dat de aanduiding meerdere bestemmingsvlakken omvat, dat een gebiedsaanduiding in elk bestemmingsartikel wordt vermeld van de bestemming waarop die aanduiding ziet.

Algemene afwijkingsregels

In het artikel “Algemene afwijkingsregels” wordt omschreven in welke gevallen afwijking kan worden verleend voor overschrijding van de bouwgrenzen, voor zover deze afwijkingen

niet onder de regel “algemene bouwregels” vallen. Dit betreft bijvoorbeeld de bevoegdheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de voorgeschreven maten en percentages.

Algemene procedureregels

In het artikel “Algemene procedureregels” staan de procedureregels vermeld voor het toepassen van de nadere eisen regeling.

7.2.2.3 Overgangs- en slotregels

De planregels worden volgens de standaardopbouw afgesloten met de overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is wettelijk neergelegd in artikel 3.2.1. Bro en als zodanig overgenomen. De slotregel bevat alle bestemmingsplannen welke geheel of gedeeltelijk worden vervangen met dit bestemmingsplan.

7.3 Systematiek van de planverbeelding

In deze paragraaf wordt ingegaan op de systematiek van de planverbeelding in dit bestemmingsplan, voor zover die een aanvulling vormen of een geoorloofde afwijking van de SVBP 2012.

7.3.1 Uniek registratienummer

De planverbeelding is digitaal vorm gegeven overeenkomstig de Regeling standaarden ruimtelijke ordening. De digitale planverbeelding en de andere onderdelen van de dataset hebben het volgende planidentificatienummer gekregen:

- NL.IMRO.0358.05M-VG01

Ook voor de analoge verbeelding bevat de SVBP 2012 richtlijnen over de weergave van de inhoud van het bestemmingsplan. Het plangebied is op één kaartblad vervat met een schaal van 1 : 1.000. Als ondergrond is de GBKN d.d. 01-12-2016 gebruikt.

7.3.2 Koppeling digitale planverbeelding met andere onderdelen

De koppeling van de planverbeelding in de dataset met de andere planonderdelen heeft plaatsgevonden zoals voorgeschreven in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012. De dataset bestaat uit:

- het GML-bestand van de planverbeelding;
- het XML-geleideformulier;
- de onderliggende bestanden zoals ondergrond en overige topografische informatie;
- PDF- en HTML-bestanden voor respectievelijk de verbeelding van plantoelichting en planregels.

B. HANDHAVINGSTRATEGIE

In dit onderdeel wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop de gemeente het juridische normenkader van het bestemmingsplan, gegeven met planregels en planverbeelding, zal handhaven.

7.4 Beleidsmatige prioriteiten in de handhaving

In deze paragraaf wordt ingegaan op het handhavingsbeleid van de gemeente en in het bijzonder de beleidsmatige prioriteiten die het gemeentebestuur met dat beleid voor handhaving voorstaat.

7.4.1 Nota Handhaving in Aalsmeer 2011 - 2015

In deze paragraaf wordt ingegaan op het handhavingsbeleid van de gemeente en in het bijzonder de beleidsmatige prioriteiten die het gemeentebestuur met dat beleid voor handhaving voor ogen heeft.

Het gemeentelijk beleid voor handhaving is neergelegd in de Nota “Handhaving in Aalsmeer, 2011-2015”. De nota stelt een hoge prioriteit aan een gebiedsgerichte handhaving van geactualiseerde bestemmingsplannen. Een gebiedsgerichte aanpak die wordt ondersteund door actuele en handhaafbare bestemmingsvoorschriften.

Voor de oude gevallen verschuift de grondslag voor handhaving naar het nieuwe bestemmingsplan. De voorheen geldende bestemmingsplannen, waarmee de functies reeds in strijd waren, hebben immers hun rechtskracht verloren als gevolg waarvan de mogelijkheid vervalt om de gebruiksbepalingen van deze plannen te handhaven.

Bijlagen

