

AANGEPASTE STARTNOTITIE Westeinderhage

Titel	Westeinderhage
Nummer	Z-2018/047519 D19-251585
Datum	september 2019
Portefeuillehouder	R.J. van Duijn
Projectmanager	F. Hildebrand
Ambtelijk opdrachtgever	J.A. de Poorter



1. Aanleiding

1.1 Inleiding/voorgeschiedenis

Deze startnotitie richt zich op het gebied Westeinderhage in Kudelstaart dat al een groot aantal jaren als inbreidingslocatie voor woningbouw in beeld is. Al in 2001 is dit gebied in de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 bestempeld als dorpsbebouwing die wacht op nadere invulling met woningbouw. Deze locatie was al in beeld ten tijde van voor de vastgoedcrisis. Met dat oogmerk heeft het vastgoedbedrijf Phanos de gronden met (voormalige) glastuinbouwbedrijven in het plangebied verworven en in 2006 een deel van de bedrijfsopstallen gesloopt. Wat resteert zijn de funderingen.

In het bestemmingsplan "Kudelstaart 2006" wordt het plangebied, in overeenstemming met de Gebiedsvisie, met een uit te werken woonbestemming voor maximaal 270 woningen opgenomen. Op 21 februari 2008 heeft de gemeenteraad dit bestemmingsplan vastgesteld. Omdat echter enkele onderzoeksrapporten voor het plangebied ontbreken, onthouden Gedeputeerde Staten van Noord-Holland om formele redenen goedkeuring aan de beoogde uitwerking van Westeinderhage naar woningbouw.

Daarna wordt het, vanwege de vastgoedcrisis en het faillissement van Phanos in 2012, geruime tijd stil rondom Westeinderhage. Totdat Van Omme & De Groot Projectontwikkelaars & Bouwers de gronden van de curator koopt en de gemeente vraagt om medewerking te verlenen aan het inventariseren van de mogelijkheden om woningbouw in Westeinderhage te realiseren. Op 21 december 2016 sluiten de gemeente en Van Omme & De Groot Projectontwikkelaars en Bouwers daartoe een intentieovereenkomst waarin onder andere wordt afgesproken dat tijdens deze inventarisatie de directe omgeving/omwonenden worden betrokken.

De inventarisatie wordt met het opstellen van voorliggende startnotitie afgerond. De startnotitie vormt het kader waaraan het te ontwikkelen plangebied moet voldoen. De ruimtelijke en andere randvoorwaarden worden gebruikt als leidraad voor een op te stellen bestemmingsplan (en mogelijk exploitatieplan) en de toetsing van de woningbouwplannen door de gemeente. Ook worden er voorwaarden gesteld aan onderwerpen zoals verkeer, parkeren, duurzaamheid en milieu.

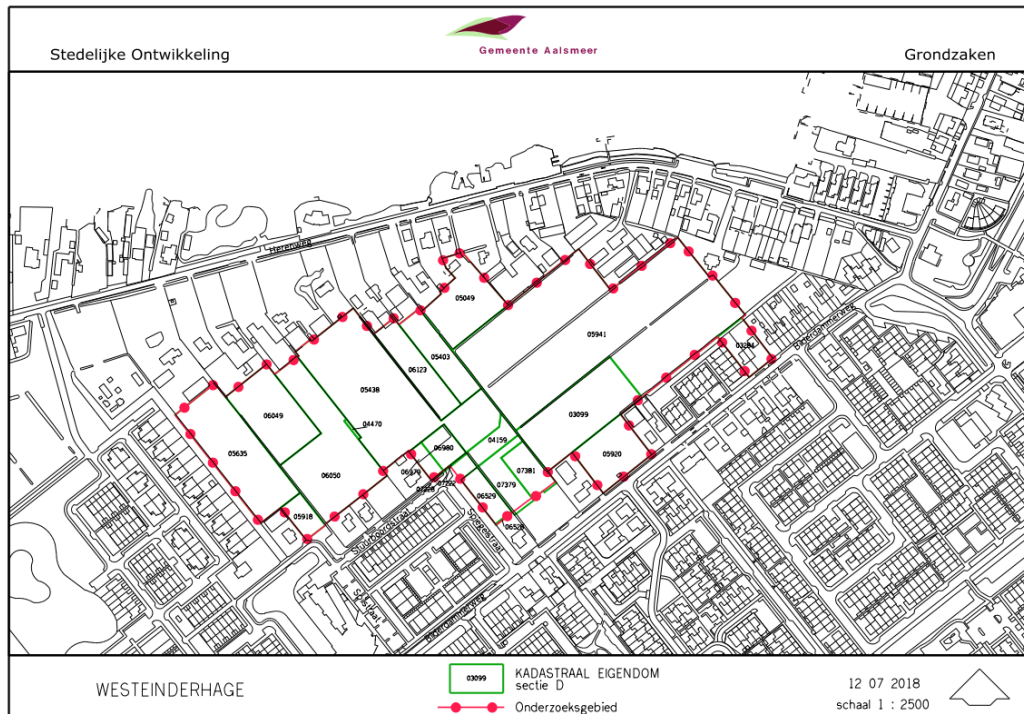
1.2 Projectdoelstelling

De doelstelling is het ontwikkelen van woningbouw in Westeinderhage. Het plangebied vormt één van de laatste grotere inbreidingslocaties in Kudelstaart. Hier kan nog een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de invulling van de lokale behoefte aan woningen voor de toekomstige inwoners van Kudelstaart/Aalsmeer en haar directe omgeving. Er is immers in Kudelstaart/Aalsmeer nog steeds een groot tekort aan woningen. Met voorliggend plan wordt in een groot deel van deze behoefte voorzien.

1.3 Plangebied en gebiedsbegrenzing

Het plangebied ligt ingeklemd tussen de Herenweg en de Bilderdammerweg. Deze wegen zijn oorspronkelijke bebouwingslinten en maken onderdeel uit van de historische hoofdstructuur van Kudelstaart. Deze wegen worden gekenmerkt door woonbebouwing. Aan de zuid(west)zijde van Westeinderhage ligt een nieuwe woonwijk. De locatie is aldus aan alle zijden omsloten door woonbebouwing.

Het plangebied beslaat een oppervlakte van circa 8,5 hectare en wordt op onderstaande afbeelding aangeduid.



Afbeelding 1: Ligging plangebied Westeinderhage

Grenzend aan het plangebied zijn aan de Bilderdammerweg 12 huurwoningen gelegen. Woningcorporatie Eigen Haard heeft besloten deze woningen te slopen en ter plaatse nieuwbouw met grondgebonden sociale huurwoningen te realiseren. Dit plan volgt een separaat planologisch besluitvormingsproces maar zal bij de stedenbouwkundige planvorming van Westeinderhage worden betrokken.



Afbeelding 2: impressie plangebied

2. Analyse huidige situatie

2.1. Huidig gebruik plangebied

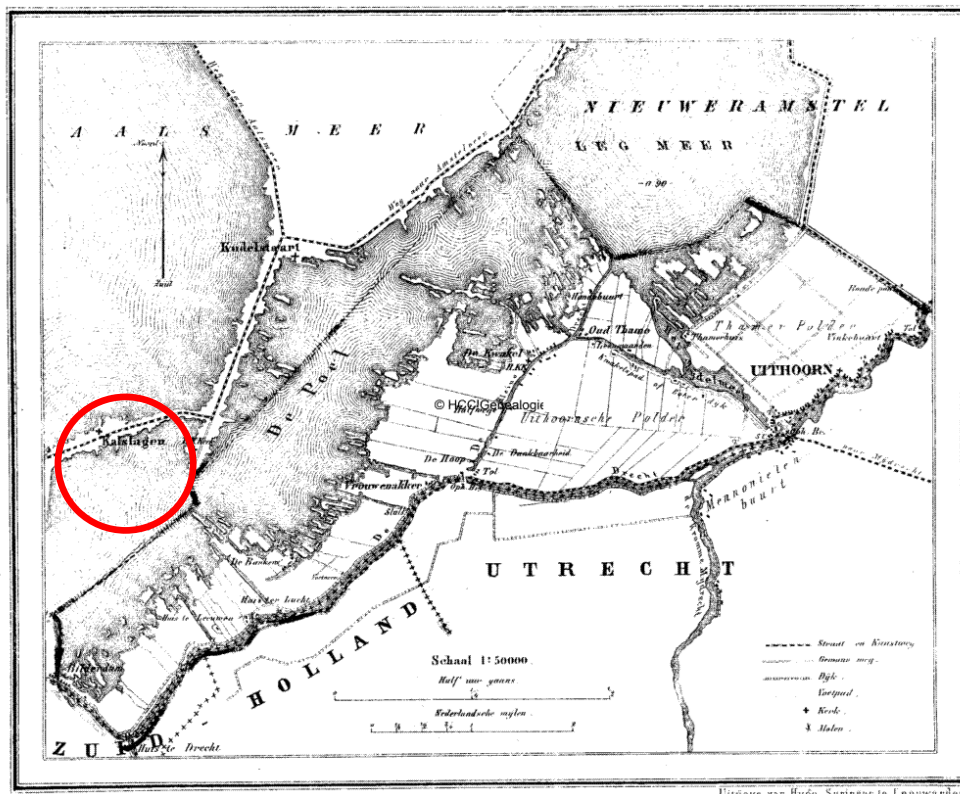
Het plangebied ligt, na de sloop van de tuinbouwkassen in 2006, deels braak waarbij de funderingen deels nog aanwezig zijn.

2.2. Analyse vastgoed

Het plangebied is in de huidige situatie onbebouwd en nagenoeg geheel in eigendom bij de Ontwikkelingsmaatschappij Beagle Vastgoed LIV B.V. Dit bedrijf is gelieerd aan Van Omme & De Groot Projectontwikkelaars en Bouwers.

2.3. Stedenbouwkundige analyse

Westeinderhage is gelegen in de Zuider Legmeerpolder welke eind 19^e eeuw is drooggemalen. De onderstaande kaart geeft de situatie voor deze drooglegging weer.



Afbeelding 3: Kaart uit ca 1870 (met rood omlijnt ligging Westeinderhage)

De Herenweg en de Bilderdammerweg zijn oorspronkelijke bebouwingslinten en dragers van de bovenwijkse groenhoofdstructuur, evenals het groen rondom het sportveldencomplex aan de Wim Kan Dreef.

De dijkzone van lossere bebouwing is een herkenbaar landschappelijk gegeven en er is sprake van een vrijliggend uitzicht op en vanuit het plangebied omzoomd door bebouwing. In het plangebied is de originele polderverkaveling nog enigszins zichtbaar. In het oostelijke deel liggen de kavels parallel aan de Bilderdammerweg. De kavels in het westelijk deel staan haaks op de Bilderdammerweg.

Doordat de lintbebouwing aan de Herenweg en Bilderdammerweg naar de wegzijde is georiënteerd, is vanuit het plangebied een rommelig beeld van verouderde en/of voormalige bedrijfsopstallen waarneembaar. Dit is niet de kwaliteit die de gemeente wenst en voor ogen heeft. Het gebied vraagt om een aantrekkelijk woon- en leefmilieu met een

ambitieuze ruimtelijke kwaliteit. De voorgenomen woningbouw biedt kansen om de ruimtelijke kwaliteit in dit deel van Kudelstaart aanzienlijk te verbeteren. Hierdoor kan ook een verbetering van het leefmilieu ter plaatse ontstaan.

2.4. Analyse openbare ruimte

In het plangebied Westeinderhage is thans geen openbare ruimte gelegen.

2.5. Analyse Verkeer

Westeinderhage is via de Bilderdammerweg en de erfontsluitingswegen van de naastgelegen woonwijk (Spiegelstraat, Schuurboordstraat) voor het (gemotoriseerd) verkeer te ontsluiten. Een verbinding vanuit Westeinderhage met de Herenweg ontbreekt.

Goudappel Coffeng heeft in 2017 het verkeerskundig onderzoek "Ontwikkeling Westeinderhage te Kudelstaart" uitgevoerd. Naast de verkeerseffecten van de nieuwe woonwijk wat betreft de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de Bilderdammerweg, zowel voor auto- als het fietsverkeer, is ook een (kenteken)onderzoek uitgevoerd naar het doorgaande verkeer.

Dit kentekenonderzoek laat (samengevat) voor de huidige verkeerssituatie de volgende conclusie zien:

- het absolute aandeel doorgaand verkeer op de Bilderdammerweg is beperkt;
- de verkeersintensiteiten op de Bilderdammerweg nemen van zuid (3.233 motorvoertuigen per werkdag) naar noord (4.526 motorvoertuigen per werkdag) toe. Hieruit is op te maken dat het verkeer met name op het noorden is gericht;
- de Bilderdammerweg wordt voornamelijk door bewoners uit de aanliggende woonwijken gebruikt;
- de gereden snelheid op het erftoegangsdeel ligt fors hoger dan de maximumsnelheid. De V85 (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden) ligt op 49 km/u terwijl de maximumsnelheid op 30 km/u ligt;
- op het gebiedsontsluitingsdeel van de Bilderdammerweg (ten zuiden van Spiegelweg) is de V85 52 km/u bij een maximumsnelheid van 50 km/u;
- de verkeersintensiteit op het erftoegangsdeel van de Bilderdammerweg ligt met ongeveer 4500 motorvoertuigen per etmaal boven de richtlijn van de ontwerpprincipes van 'Duurzaam Veilig';

Gelet op de verkeersintensiteiten behoort de Bilderdammerweg zuid tot een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u met een capaciteit van 15.000 mvt/etm. conform het wegcategorieseringsplan. De Bilderdammerweg noord is een erftoegangsweg 30 km/u, maar wordt qua snelheid en intensiteiten feitelijk nu al overschreden.

De locatie Westeinderhage is bereikbaar met het openbaar vervoer. Busverbinding 358 rijdt vanaf busstation Amsterdam Zuid via Amsterdam UMC vestiging Boelelaan, busstation Amstelveen en Floraholland naar Kudelstaart en heeft enkele haltes aan de Bilderdammerweg. De frequentie is een halfuur dienst.

Daarnaast is voor geheel Kudelstaart in 2018 een Verkeersonderzoek Kudelstaart verricht. Hierin is naast de locatie Westeinderhage tevens de potentiële woningbouwlocatie Hoofdweg-zuid meegenomen. Dit verkeersonderzoek geeft een beeld hoe het verkeer zich ontwikkelt nadat deze beide woningbouwlocaties zijn gerealiseerd.

Uit het Verkeersonderzoek Kudelstaart zijn enkele samenhangende maatregelen voorgesteld die moeten zorgen dat met name het toenemende autoverkeer zich veilig in Kudelstaart beweegt.

Tijdens de presentatie van dit onderzoek in de gemeenteraad van 28 februari jl. zijn de volgende maatregelen voorgesteld:

- vrijliggend fietspad Bilderdammerweg-zuid doortrekken langs de Bilderdammerweg-noord en aansluiten op de bestaande fietsstructuur;
- snelheidsremmende maatregelen Bilderdammerweg;
- éénrichtingsverkeer Kudelstaartseweg;
- doortrekken Robend naar de Hoofdweg;
- verbreden N231 (Legmeerdijk) en aanpassen kruispunten.

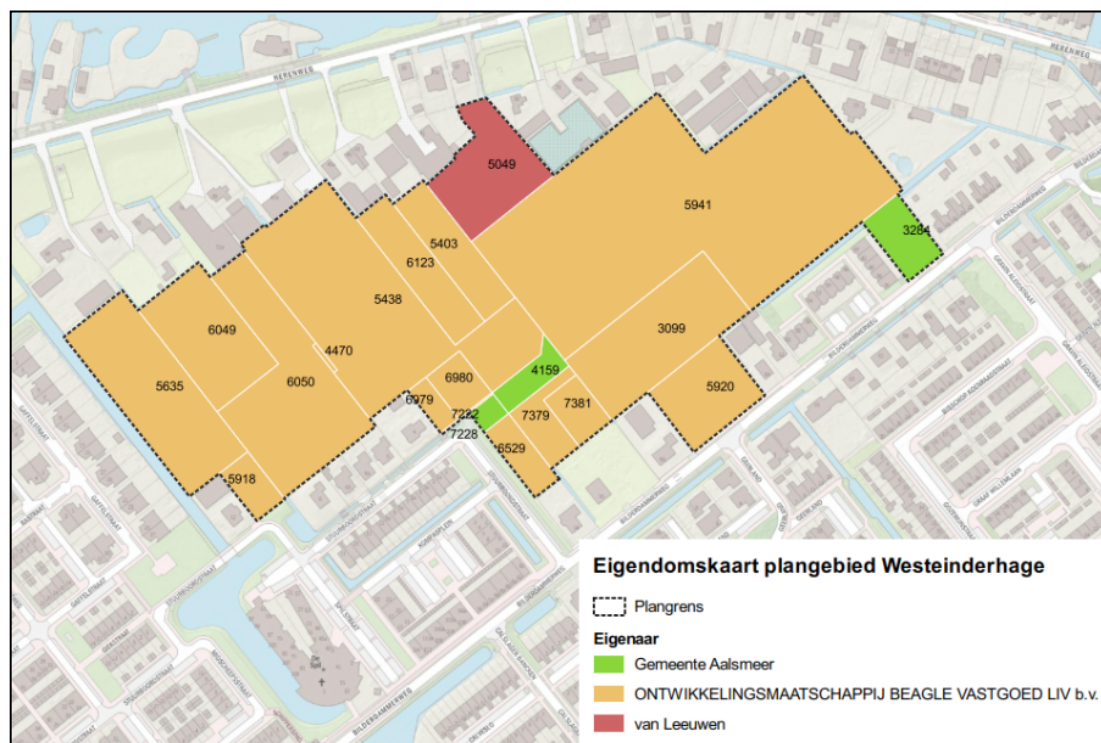
De eerste twee maatregelen worden genomen voordat sprake kan zijn van woningbouwontwikkeling op de locatie Westeinderhage.

2.6 Analyse voorzieningen

In het plangebied zijn geen voorzieningen aanwezig. In de directe omgeving is aan de Spilstraat een kinderopvang, een woonvoorziening en een (multifunctioneel) kerkcentrum gevestigd. Het centrum van Kudelstaart is op korte afstand gelegen. Hier zijn tal van voorzieningen gevestigd, waaronder een supermarkt. Het gebied ligt vlakbij De Westeinderplassen, een zeer aantrekkelijk gebied als het gaat om watersport- en recreatie.

2.7 Eigendomssituatie

Het plangebied is nagenoeg geheel in eigendom bij Ontwikkelingsmaatschappij Beagle Vastgoed LIV B.V. De gemeente heeft in Westeinderhage, grenzend aan de Stuurboordstraat, een perceel in eigendom en is verder eigenaar van het huisperceel Bilderdammerweg 32-24 welke in 1993 reeds is gekocht om een ontsluiting voor het plangebied op de Bilderdammerweg mogelijk te maken. Naast bovengenoemde eigenaren is één perceel binnen het plangebied nog in particulier eigendom.



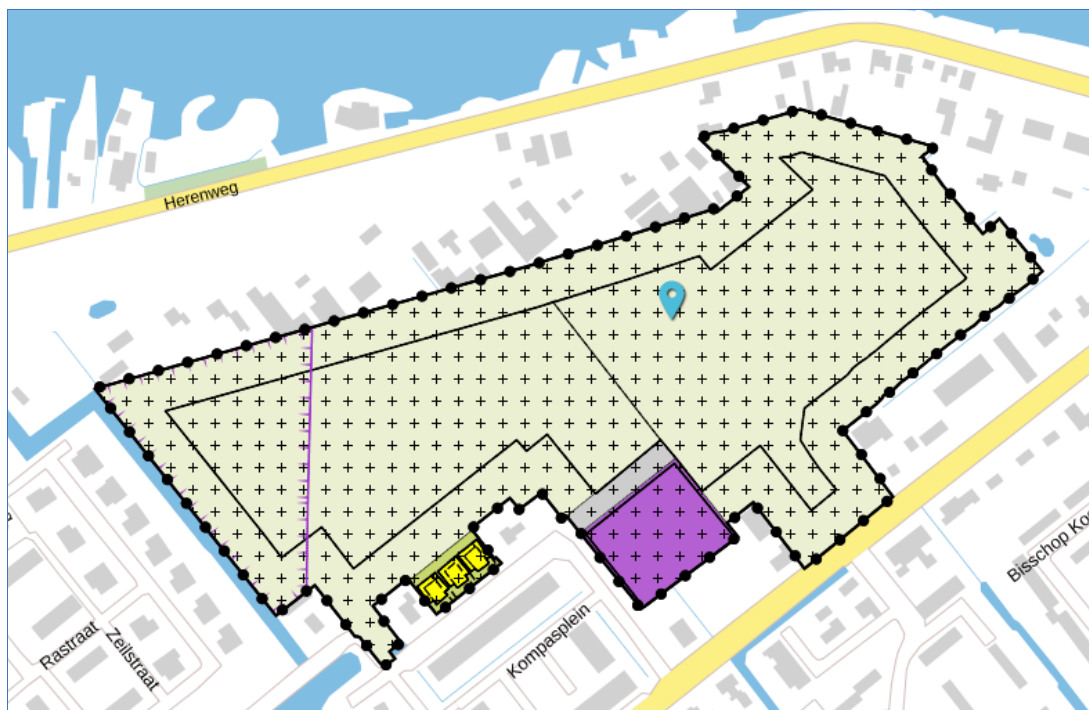
Afbeelding 4: eigendomskaart plangebied Westeinderhage

3. Toetsingskader (beleid, regelgeving en wensen)

3.1 Bestemmingsplan

Van toepassing op het plangebied is het bestemmingsplan "Kudelstaart op Onderdelen", zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 13 juni 2013. Dit bestemmingsplan is destijds opgesteld om conform de wettelijke actualiseringsplicht tot een actueel planologisch regime te komen voor de gebieden waarop als gevolg van de onthouding van goedkeuring door de provincie aan delen van het bestemmingsplan "Kudelstaart 2006" nog het daarvoor geldende bestemmingsplan uit van toepassing was.

Vanwege het faillissement van Phanos en de voortdurende vastgoedcrisis was het niet opportuun om voor deze gronden de beoogde woningbouwontwikkeling te bestemmen. Om tijdig te voldoen aan de actualiseringsplicht is daarom gekozen voor een conserverend bestemmingsplan en is het vroegere agrarische gebruik van de gronden doorbestemd. Zo komt het dat de betreffende gronden in het vigerende bestemmingsplan nog steeds overwegend de bestemming "Agrarisch – Tuinbouw" hebben. Een klein deel van het plangebied heeft de bestemming "Bedrijf". Onderstaand kaartbeeld is een fragment van dit bestemmingsplan voor het betreffende plangebied. De omliggende lintbebouwing aan de Herenweg en de Bilderdammerweg zijn in het bestemmingsplan Kudelstaart 2006 conserverend bestemd.



Afbeelding 5: fragment bestemmingsplan "Kudelstaart op Onderdelen".

Op basis van deze vigerende bestemmingen is thans geen woningbouw in het plangebied toegestaan. Een herziening van dit bestemmingsplan is hiervoor nodig. Het college van burgemeester en wethouders bereidt het bestemmingsplan voor dat vervolgens aan de gemeenteraad ter vaststelling wordt aangeboden.

Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk vormt dit de basis voor het verlenen van omgevingsvergunningen om tot de bouw van woningen over te kunnen gaan.

3.2 Ruimtelijke beleidskaders

In deze paragraaf worden de ruimtelijke randvoorwaarden beschreven die voor de voorgenomen woningbouw gelden vanuit beleid en wet- en regelgeving van Rijk, provincie en gemeente.

3.2.1 Randvoorwaarden vanuit het Rijksbeleid

Op 13 maart 2012 is de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* van kracht geworden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- borgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van Rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet'). Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Tevens werkt het Rijk aan eenvoudigere regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

De nationale belangen uit de structuurvisie worden in de Amvb Ruimte (oftewel het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)), juridisch geborgd. De Amvb Ruimte bevat de juridische kaders voor zover bij ontwikkelingen nationale belangen in het geding zijn.

Bij de beoogde woningbouwontwikkeling zijn geen nationale belangen als beschreven in het Barro aan de orde. Wel dient de ladder voor duurzame verstedelijking te worden doorlopen. Dit betekent dat in het kader van de planologische procedure de behoefte aan de voorgenomen woningbouw dient te worden aangetoond.

3.2.2 Randvoorwaarden vanuit de provincie

Het actuele ruimtelijk beleid van de provincie is neergelegd in de *Structuurvisie Noord-Holland 2040 "Kwaliteit door veelzijdigheid"*. De Provinciale Staten hebben deze structuurvisie op 21 juni 2010 vastgesteld. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening binnen de provincie, waardoor het een leidraad voor gemeenten is hoe de komende dertig jaar moet worden omgegaan met het ontwikkelen van de ruimte.

Op dit moment werkt de provincie aan een Omgevingsvisie in het kader van de Omgevingswet. De ontwerpomgevingsvisie NH2050, Balans tussen economische groei en leefbaarheid, is met ingang van 18 juni gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd met de mogelijkheid hierop een reactie in te dienen. De beoogde woningbouwontwikkeling van Westeinderhage levert geen strijdigheden op in relatie tot de in de ontwerpomgevingsvisie voorgestelde koers van de provincie.

Door middel van de *Provinciale Ruimtelijke Verordening* is de doorwerking van de structuurvisie naar gemeentelijke ruimtelijke plannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald. Het betreft regels voor de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen

over onderwerpen binnen het gehele provinciale grondgebied en specifiek voor het landelijke gebied van Noord-Holland waarmee een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast worden er regels gesteld over thema's die betrekking hebben op de Groene Ruimte, de Blauwe Ruimte en Energie. De meest recente wijziging van de PRV is in juli 2018 doorgevoerd. De provincie is voornemens na vaststelling van de omgevingsvisie een omgevingsverordening op te stellen die onder meer de PRV zal vervangen.

Artikel 5 van de PRV bevat de regels die voor het gehele grondgebied van de provincie gelden. Gelet op de beoogde invulling van het gebied met woningbouw zijn voor de juridisch-planologische haalbaarheid van de ontwikkeling de regels voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen relevant, zoals neergelegd in artikel 5a. Daarnaast dient vanwege de geldende tuinbouwbestemming rekening te worden gehouden met artikel 5d, dat regels bevat voor de transformatie van glastuinbouw en, vanwege de gedeeltelijke ligging binnen de zogenaamde 20 Ke-contour, met artikel 5 e, dat regels stelt ten aanzien van de toevoeging van woningen binnen deze contour.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

In artikel 5a van de PRV wordt bepaald dat een bestemmingsplan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Voor wat betreft de regionale afstemming is artikel 2 van de 'Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017' van toepassing. In de provinciale woningbouwmonitor is Westeinderhage als woningbouwlocatie met 250 woningen opgenomen. De locatie is bovendien door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) opgenomen op de lijst van kansrijke locaties om te komen tot de beoogde versnelling van de woningbouwproductie in verband met de aanzienlijke opgave in de metropoolregio.

Transformatie van glastuinbouw

Artikel 5d stelt dat transformatie van bestaande glastuinbouw (waaronder ook bestemmingen waarbinnen glastuinbouw mogelijk is, maar nog niet is gerealiseerd of is beëindigd) naar wonen enkel mogelijk is als dit past binnen de door de stuurgroep Greenport Aalsmeer gemaakte schriftelijke afspraken. Met het besluit van de Stuurgroep GPA van 18 mei 2017 waarbij is bepaald dat locaties van verspreid glas kunnen worden getransformeerd zonder verdere afstemming binnen de Greenport Aalsmeer, is de beoogde ontwikkeling van Westeinderhage in overeenstemming met dit onderdeel van de PRV.

Woningbouw in 20 Ke-contour binnen bestaand stedelijk gebied

In artikel 5e, 1^e lid van de PRV is vastgelegd dat binnen de 20 Ke-contour rond de luchthaven Schiphol, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan, woningbouw uitsluitend mogelijk is binnen het bestaand stedelijk gebied (BSG). Volgens de kaart ligt globaal de helft van Westeinderhage binnen de 20 Ke-contour. Dit betreft het westelijke deel van de locatie (geel en groen weergegeven op onderstaande afbeelding). Het oostelijke deel ligt buiten de 20 Ke-contour.



Afbeelding 6: Ligging LIB 4-(groen) en 20 Ke-contour (geel) in Westeinderhage

Artikel 5 e moet gelezen worden in samenhang met de wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) per 1 januari 2018 inzake geluid en externe veiligheid, waarbij het beleid van de Nota Ruimte voor het gebied binnen de 20 Ke-contour wettelijk is verankerd. Het beleid van de Nota Ruimte was er op gericht nieuwe uitleglocaties onder vliegroutes te voorkomen. Intensivering en herstructurering waren wel toegestaan. Met het van kracht worden van de SVIR is de Nota Ruimte komen te vervallen en was het beleid voor de 20 Ke contour sindsdien niet meer geborgd. Om in dit hiaat te voorzien is het 20 Ke-gebied uit de Nota Ruimte opgenomen als zone 5 van het beperkingengebied en is in het nieuwe artikel 2.2.1 d, eerste lid, LIB overeenkomstig het beleid van de Nota Ruimte voor dit gebied een verbod opgenomen voor nieuwe woningbouwlocaties buiten bestaand stedelijk gebied. Met de recente wijziging van het LIB per 1 januari 2018 inzake externe veiligheid en geluid is een vijfde gebied aan het beperkingengebied toegevoegd: het zogenaamde 20 Ke-gebied uit de Nota Ruimte.

Bestaand stedelijk gebied

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

In de jurisprudentie is het begrip BSG nader ingevuld. Gronden met een agrarische bestemming die overeenkomstig die bestemming worden gebruikt worden volgens jurisprudentie niet aangemerkt als BSG. Hoewel op de gronden van de woningbouwlocatie Westeinderhage nog een agrarische bestemming rust, kan de locatie, gelet op de specifieke omstandigheden in dit geval, toch worden beschouwd als onderdeel van bestaand stedelijk gebied:

- Het agrarische gebruik van de gronden is reeds lang gestaakt en bovendien maakt de locatie geen deel uit van een grootschalig agrarisch gebied of landschap.
- De locatie ligt geïsoleerd en is aan alle zijden omsloten door de woonbebouwing van Kudelstaart.
- In de ruimtelijke visie van Greenport Aalsmeer is de locatie, gelet op de geïsoleerde ligging, aangemerkt als verspreid glas, waarvoor transformatie naar andere functies met het oog op de herstructurering en modernisering van de glastuinbouw gewenst is.
- De locatie ligt binnen de voormalige rode contour, de grens van het bestaand bebouwd gebied, uit het streekplan Zuid-Holland Zuid 2003.
- De uit te werken bestemming "Wonen" in het bestemmingsplan "Kudelstaart 2006" was conform de rode contour uit het streekplan en stuitte niet op principiële bezwaren bij de provincie. De reden om goedkeuring te onthouden aan het betreffende planonderdeel was omdat noodzakelijke onderzoeken ontbraken.
- In reactie op een zienswijze van de ontwikkelaar op de voorgestelde wijziging van de PRV met onder meer het nieuwe artikel 5 e heeft Gedeputeerde Staten bevestigd dat er bij de provincie onverminderd draagvlak bestaat voor invulling van de betreffende gronden met woningbouw.
- De woningbouwlocatie Westeinderhage is in overeenstemming met het beleid om binnen de 20 Ke-contour geen nieuwe uitleglocaties te realiseren. Het is immers geen uitleglocatie, maar invulling van een open gat in bestaand bebouwd gebied.

Gelet op bovenstaande omstandigheden wordt er van uitgegaan dat Westeinderhage is aan te merken als bestaand stedelijk gebied, zodat invulling van de gronden met woningbouw in overeenstemming is met artikel 5 e, eerste lid van de PRV en artikel 2.2.1 d, eerste lid LIB en een verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart niet nodig is om op het westelijke deel van de gronden woningbouw te kunnen realiseren.

Hierbij moet nog worden opgemerkt dat een klein deel van de locatie (de meest westelijke hoek) volgens de kaart in bijlage 3 van het LIB niet alleen gelegen is binnen de 20 Ke-contour, maar tevens binnen zone 4 van het beperkingengebied. Het betreft het groen gekleurde deel van het gebied in de afbeelding hierboven. Voor gronden gelegen in zone 4

van het beperkingengebied geldt op grond van artikel 2.2.1c LIB dat binnen bestaand stedelijk gebied toevoeging van niet meer dan 25 woningen per bouwplan is toegestaan zonder verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart. Met deze voorwaarde wordt in het stedenbouwkundig ontwerp rekening gehouden.

3.2.3 Ruimtelijke beleid van de gemeente

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

In de gebieds-/structuurvisie wordt Westeinderhage als locatie voor nieuwbouw benoemd waar maximaal invulling kan worden gegeven aan de juiste doelgroepen en bijzondere aandacht kan worden besteed aan groen en water in de wijk.



Afbeelding 7: Uitsnede kaart Gebiedsvisie Aalsmeer (Westeinderhage is rood omcirkeld)

3.2.4 Woningbouw nabij luchthaven Schiphol

De Gebiedsvisie beschrijft de aantrekkingskracht van Aalsmeer als woonplaats. Aantrekkelijk zijn de ligging in het centrum van de metropool met veel voorzieningen onder handbereik, het prettige woonmilieu in de wijken van Aalsmeer en de onderlinge betrokkenheid met het drukke verenigingsleven. Deze voordelen wegen op tegen de nadelen van een mindere bereikbaarheid en de (geluid-)overlast van het luchtverkeer van en naar de nabij gelegen luchthaven Schiphol. Volgens de Gebiedsvisie is het beleid gericht op peil houden van het woningaanbod en het in de toekomst kunnen blijven aanbieden van geschikte woningen passend bij de vraag en het karakter van Aalsmeer. Dit houdt in dat alle geplande woningen conform de plannen worden gebouwd en ook na 2015, wanneer de bevolking minder snel zal groeien, beperkt conform de vraag, maar met hoge kwaliteit, qua bouw en qua openbare ruimte en voorzieningenniveau, zal worden gebouwd. Dit is belangrijk om ook in de toekomst een aantrekkelijk vestigingsgebied te kunnen zijn, in de eigen behoefte te kunnen voorzien en een bijdrage te leveren aan de regionale opgave.

Volgens de Gebiedsvisie is een heroverweging van het woningbouwbeleid aan de orde in het geval zich veranderingen voordoen ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol. Sinds de vaststelling van de Gebiedsvisie in 2009 en de uitvoeringsparagraaf in 2014 heeft de luchthaven Schiphol een aanzienlijke groei doorgemaakt. Inmiddels is het plafond van 500.000 vluchten per jaar dat in het Aldersakkoord is afgesproken voor de periode tot en met 2020, nagenoeg bereikt. De effecten van de groei van het luchtverkeer hebben hun weerslag op het leefklimaat in Aalsmeer. In december 2017 heeft de gemeenteraad het Position Paper "De mensen achter de cijfers" vastgesteld. Hierin wordt beschreven dat van een groei van het vliegverkeer in balans met de omgeving in Aalsmeer geen sprake meer is en dat in grote delen van de gemeente de leefbaarheid zwaar onder druk staat. Volgens het Position paper is verdere groei van de luchthaven niet verantwoord met het oog op de leefbaarheid in Aalsmeer. In het Position Paper is een reeks maatregelen geopperd om met lucht- en landzijdige maatregelen tot een verbetering van de leefbaarheid te komen met passende compensatie, bijvoorbeeld in de vorm van een uitkoopregeling voor de meest getroffen gebieden, als uiterste mogelijkheid.

De boodschap die de gemeente in het Position Paper afgeeft, betekent niet per definitie dat nieuwe woningbouw ongewenst is. Bij een afweging van nieuwe woningbouwontwikkelingen dienen alle daarbij in het geding zijnde belangen te worden betrokken. Woningbouwontwikkelingen zijn soms juist ook met het oog op de leefbaarheid zeer gewenst. De realiteit in Aalsmeer is ook dat er overal een zekere mate van vliegtuiglawaai is, op de ene plek meer dan op de andere. Daarom dient in die integrale afweging van belangen ook zeer nadrukkelijk de kwaliteit van het woon- en leefmilieu van de toekomstige bewoners te worden betrokken. Dit betekent dat de geluidbelasting van het vliegverkeer op de voorgenomen woningbouwlocatie en, binnen de grenzen van wat mogelijk en redelijk is, de toekomstige ontwikkelingen van die geluidbelasting, mede afgewogen dienen te worden. Een uitspraak over de vraag of een woningbouwontwikkeling al dan niet aanvaardbaar is (voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening), kan in een gemeente als Aalsmeer, die zo nabij de luchthaven is gelegen, niet anders zijn dan de uitkomst van een zorgvuldige afweging van de specifieke omstandigheden per geval. Feitelijk wordt daarmee tevens invulling gegeven aan de uit artikel 5 e, derde lid van de Provinciale Ruimtelijke Verordening voortvloeiende verplichting om bij nieuwe woningbouwontwikkelingen binnen de 20 Ke-contour rekenschap te geven van het geluid van het vliegverkeer.

3.2.5 Rekenschap geven van vliegtuiggeluid

De locatie Westeinderhage is globaal voor de helft gelegen buiten de 20 Ke-contour. De westelijke helft van de gronden zijn binnen de 20 Ke-contour gelegen en het meest westelijke deel daarvan binnen zone 4 van het LIB, dat is gebaseerd op de 58 Lden contour. Het huidige LIB dateert uit 2003.

Inmiddels wordt sinds 2010 volgens een nieuw normen- en handhavingstelsel gevlogen: het zogenaamde strikt geluid preferentiële vliegen. Dit stelsel is overeengekomen in het zogenaamde Aldersakkoord en ging, onder meer, gepaard met de afspraak dat het vliegverkeer niet verder mocht groeien dan 500.000 vliegbewegingen per jaar. Op dit moment is een Milieueffectrapportage in voorbereiding om het stelsel van geluidpreferent vliegen in een nieuw Luchthavenverkeerbesluit te kunnen verankeren. Ten behoeve van de geluidberekeningen in de milieueffectrapportage wordt het Nederlands rekenvoorschrift geactualiseerd op basis van het in Europees verband ontwikkelde rekenmodel Doc29. Op basis van de uitkomsten van deze geluidberekeningen en de besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol zullen de contouren in het Luchthavenindelingbesluit worden geactualiseerd.

De ligging van een woningbouwlocatie ten opzichte van de geluidcontouren in het Luchthavenindelingbesluit is daarom onvoldoende om een oordeel te kunnen vormen over de specifieke akoestische situatie op de betreffende locatie. Jaarlijks wordt voor de omgeving van Schiphol op basis van de feitelijke vliegoperatie berekend wat in het betreffende gebruiksjaar de geluidbelasting is geweest. Deze informatie is voor een ieder

toegankelijk via de website van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) en dient bij de afweging van het akoestisch klimaat te worden betrokken.

Specifieke situatie van Kudelstaart

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

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

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

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

In het westelijk deel van Kudelstaart dragen starts van de Kaagbaan en daarna van de Zwanenburgbaan relatief het meest bij aan de geluidbelasting. In het oostelijke deel is vooral het landend verkeer van de Aalsmeerbaan samen met het startend verkeer van de Aalsmeerbaan bepalend voor de geluidbelasting. In het gebruiksjaar 2017 was vrijwel overal in Kudelstaart sprake van een hogere geluidbelasting ten opzichte van het gebruiksjaar 2016, variërend van een toename van ca. 1,0 dB (A) tot maximaal ca. 3 dB(A). De oorzaak van deze toename is met name gelegen in het intensievere gebruik van de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan. De bijdrage van de Kaagbaan aan de geluidbelasting was lager als gevolg van minder starts van de Kaagbaan. Het groot onderhoud dat in het voorjaar van 2017 aan de Kaagbaan plaatsvond had daar zeker mee te maken. Maar het experiment met de vaste bochtstraal leidt er ook toe dat het vliegverkeer minder uitwaaiert en daardoor minder bijdraagt aan de totale geluidbelasting in het oostelijk deel van Kudelstaart.

De geluidbelasting van vliegverkeer op Westeinderhage

Uit de gegevens van BAS blijkt dat op de voorgenomen woningbouwlocatie Westeinderhage de jaargemiddelde berekende geluidbelasting overdag in het gebruiksjaar 2017 lag tussen 52 dB (A) Lden in het oostelijke deel van het gebied, 53 en 54 dB (A) in de centrale delen en 55 dB (A) Lden in het westelijke deel. Voor de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur 's nachts werd een jaargemiddelde geluidbelasting berekend van 45 dB (A) Lnight in het oostelijke deel, 46 dB(A) Lnight in het centrale deel en 48 dB (A) Lnight in het westelijke deel.

Op de locatie Westeinderhage hebben vooral starts van de Kaagbaan, landingen van de Zwanenburgbaan en starts van de Zwanenburgbaan impact. Het startend verkeer van de Zwanenburgbaan levert naar verhouding de grootste bijdrage aan de geluidbelasting. Ook hier is de geluidbelasting ten opzichte van het gebruiksjaar 2016 toegenomen. De oorzaak daarvan is hoofdzakelijk gelegen in het toegenomen gebruik van de Zwanenburgbaan.

Toekomstige ontwikkelingen en belangenafweging

In 2017 is het maximum van 500.000 vluchten dat in het Aldersakkoord is overeengekomen nagenoeg benaderd. Dat betekent dat binnen de afspraken van het huidige Aldersakkoord geen verdere groei meer mogelijk is. In het regeerakkoord van het in oktober 2017 aangetreden kabinet Rutte III is echter opgenomen, dat de door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord (in 2008), conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% mag worden bent voor groei van het luchtverkeer. Dit betekent dat voor de jaren na 2020 rekening moet worden gehouden met verdere groei van het luchtverkeer op Schiphol. Verdere groei van het luchtverkeer binnen het stelsel van geluidpreferent vliegen heeft vooral gevolgen voor de regio ten zuidoosten van Schiphol. Met name de Aalsmeerbaan neemt een onevenredig groot aandeel in de afhandeling van het toenemend verkeer. Dat komt omdat er bij meer verkeer meer gebruik van de tweede startbaan wordt gemaakt en de Aalsmeerbaan volgens de preferentietabel wordt ingezet als tweede startbaan naast de Kaagbaan. Als er een tweede baan wordt bijgezet wordt het verkeer vervolgens gesplitst afhankelijk van de bestemming, met als gevolg dat het gebruik van de Aalsmeerbaan onevenredig toeneemt en dat van de Kaagbaan afneemt. Het gebruik van de Aalsmeerbaan draagt relatief maar zeer beperkt bij aan de geluidbelasting op de locatie van Westeinderhage.

De verwachting is dat verdere groei van het vliegverkeer boven het afgesproken plafond van 500.000 vluchten voor het gebruik van de Zwanenburgbaan minder verstrekkende consequenties zal hebben. Dat komt doordat de Zwanenburgbaan in beginsel alleen ingezet wordt in bijzonder omstandigheden als de Kaagbaan niet beschikbaar is. De toename van het gebruik van de Zwanenburgbaan in 2017 werd deels veroorzaakt door het groot onderhoud aan de Kaagbaan, waardoor deze baan voor een periode van 10 weken buiten gebruik was. Dit betekent dat het niet waarschijnlijk is dat het akoestisch klimaat op West- einderhage in belangrijke mate verder zal verslechteren als gevolg van het vliegverkeer. Een deel van het plangebied ligt binnen de zone van het wegverkeer van de Bildammerweg. Indien uit het akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting van het wegverkeer een overschrijding van de normen laten zien, zal de aanwezigheid van het vliegtuiggeluid bij de verder afweging worden betrokken.

De jaargemiddelde geluidbelasting in het gebruiksjaar 2017 variërend van 52 dB (A) Lden in het oostelijke deel tot 55 dB (A) in het westelijke deel, ligt bovendien nog aanzienlijk onder de grens van 58 dB(A) Lden waarboven het Rijk het nodig acht beperkingen aan de mogelijkheid van nieuwe woningbouwontwikkelingen op te leggen. Daar staat tegenover dat op deze locatie een significante bijdrage kan worden geleverd aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte van Kudelstaart en Aalsmeer. Andere invullingen van het gebied liggen niet voor de hand en zijn vanuit het beleid van rijk, provincie en gemeente eveneens minder gewenst. Door invulling van de locatie met hoogwaardige woningbouw kan bovendien een belangrijke positieve impuls worden gegeven aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in Kudelstaart. Nu vormen de gronden een verwaarloosde aanblik die, gelet op de unieke kwaliteiten van het gebied met de historische lintbebouwing aan de Herenweg en de Westeinderplassen daarachter, onnodig en onwenselijk is.

Hoewel de geluidbelasting, in vergelijking met andere delen van Aalsmeer relatief laag is en ruim onder de 58 dB (A) ligt waarop de grens van zone 4 van het LIB is gebaseerd, mag deze zeker niet onderschat worden. Het is van groot belang dat toekomstige bewoners zorgvuldig en objectief worden geïnformeerd over de geluidbelasting en de mogelijkheid dat zij hiervan hinder ondervinden. In de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar worden afspraken gemaakt over de informatievoorziening. Daarnaast wordt de ontwikkelaar gevraagd bij de uitwerking van het woningbouwplan rekening te houden met het vliegtuiggeluid en maatregelen te nemen om de hinder van het vliegtuiggeluid te beperken, bijvoorbeeld door het voorzien in geluidluwe plekken in de woning. Een aandachtspunt daarbij is slaapverstoring door nachtvluchten van de Zwanenburgbaan. Hiermee dient bij het ontwerp van de woningen rekening te worden gehouden. Tegelijkertijd wordt opgemerkt dat afspraken zijn gemaakt over het maximale aantal nachtvluchten per jaar en dat het niet in de rede ligt te verwachten dat dit aantal in de toekomst zal worden opgehoogd. Integendeel, in het kader van de besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een nachtsluiting.



3.2.6 Sectoraal gemeentelijk beleid

Voor de invulling van de woningbouwlocatie zijn voorts van belang de voorwaarden die gelden vanwege visies en uitgangspunten die de gemeente op verschillende thema's heeft vastgesteld. Voor Westeinderhage zijn hierbij specifiek van belang:

Woonvisie

Op 14 juli 2011 heeft de gemeenteraad de Woonvisie 2011-2020 "Aantrekkelijk, betaalbaar en duurzaam" vastgesteld. De bij deze Woonvisie behorende geactualiseerde "Woonagenda 2016-2020" is op 28 januari 2016 door de gemeenteraad vastgesteld.

In deze woonvisie wordt expliciet aandacht gevraagd voor de huisvesting van specifieke doelgroepen zoals jongeren, starters en ouderen naast gezinnen.

Inmiddels is gestart met de actualisatie van de Woonagenda. Deze is in concept 17 september jl. behandeld in uw college. Dit concept is vanaf 28 september vrijgegeven voor inspraak. Uiteindelijk wordt bij de vaststelling van het bestemmingsplan Westeinderhage de Woonagenda 2020 als programmatisch kader gehanteerd.

Groenvisie

Voor het gehele grondgebied van de gemeente Aalsmeer is een groenvisie opgesteld genaamd "Groen en Blauw voor jou".

Verkeer

Op 22 september 2016 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016 vastgesteld. Voor de geprojecteerde woningbouw in het plangebied gelden op basis van bruto vloeroppervlak de volgende parkeernormen:

Wonen

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

Energie en duurzaamheid

Het Duurzaam Bouwen beleid (vastgesteld door de gemeenteraad in 2009) bevat ambities en uitgangspunten voor energie, de groene ruimte, natuur en materiaalgebruik. De ambitie voor nieuwbouw is ambitieniveau A voor energie (> 30% CO₂-reductie in 2020 t.o.v. 1990) en B voor materiaalgebruik en ecologie. Ten opzichte van 2009 is voor woningen de EPC (energieprestatie-eis vastgelegd in het Bouwbesluit 2012) aangescherpt van 0,8 naar 0,4 per 1 januari 2015.

Ambitie A staat gelijk aan een EPC-waarde die minimaal 75% lager is dan de wettelijke norm. De landelijke energienorm is na het vastgestelde beleid aangescherpt. Een hoge ambitie kan bijvoorbeeld worden bereikt door extra isolatie, energiezuinige systemen, warmte-koude opslag gecombineerd met lage temperatuurverwarming, en het benutten van de zon als energiebron. Het is een uitdaging om deze maatregelen in te passen in de nieuwbouw. Per 1 januari 2020 wordt de EPC voor nieuwbouwwoningen vervangen door BENG-eisen (Bijna Energie Neutraal Gebouw).

De gemeenteraad heeft op 8 december 2016 nieuw Duurzaamheidsbeleid vastgesteld. Doelstelling in dit beleid is een fossielonafhankelijke gemeente in 2040.

Op 3 april heeft de Eerste kamer de Wet VET aangenomen welke per 1 juli 2018 in werking is getreden. Met de invoering van de Wet VET wordt aardgasvrije nieuwbouw de norm. Met de netbeheerder dient daarom in een vroegtijdig stadium overleg plaats te vinden over de zwaarte van het aan te leggen elektriciteitsnet in relatie tot de te kiezen warmtebron voor de woningen.

Ambitieniveau B voor materiaalgebruik houdt in dat op het thema Milieu minimaal een cijfer 8 in het computerprogramma GPR voor gebouwen moet worden gehaald. Het ambitieniveau voor ecologie houdt in dat een duidelijke structuur wordt gecreëerd voor de inheemse flora en fauna.

Klimaatadaptatie

Het klimaat in Nederland verandert. Om te zorgen dat een nieuwe gebouwde omgeving ook toekomstbestendig is dient zoveel mogelijk met deze verandering rekening te worden gehouden bij het ontwerp. Klimaatadaptatie is het proces waarbij de samenleving zich aanpast aan het actuele of verwachte klimaat en de effecten daarvan, om de schade die gepaard kan gaan met klimaatverandering te beperken en de kansen die de klimaatverandering biedt te benutten. Instrumenten zijn o.a. vermindering/beperking van verhard oppervlak, stimulering van groen en waterdoorlatendheid en voorkomen van hittestress.

3.5 Onderzoeken met betrekking tot uitvoerbaarheid

Om de gewenste woningbouwontwikkeling planologisch-juridisch mogelijk te kunnen maken dient in het ruimtelijke plan de uitvoerbaarheid te worden aangetoond. Hieronder wordt vooruitgeblikt om welke onderzoeken het in dit geval gaat.

Ladder duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is per oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het gaat om een nadere motiveringseis die in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is uitgewerkt ten behoeve van een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Bij voorliggende woningbouwontwikkeling betreft het een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarin een behoefte is binnen de marktregio (woningmarktmonitor) en die wordt voorzien binnen BSG.

Milieueffectenrapportage (m.e.r.)

Voor het plangebied dient met oog op de beoogde ontwikkeling van ca. 275 woningen een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden. Het opstellen van een aanmeldnotitie zal de eerste stap in de procedure zijn voor het uitvoeren van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling.

Milieuzonering bedrijven

Voor het plangebied is milieuzonering niet van toepassing aangezien er geen milieu belemmerde bedrijfsbestemmingen c.q. -vestigingen in de nabije omgeving meer voorkomen.

Archeologie

Op 3 november 2008 heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau het Adviesdocument 326 voor Westeinderhage opgesteld en geconcludeerd dat er, met het oog op de beschikbare informatie ten aanzien van de archeologische verwachting en verstoring, onvoldoende redenen en mogelijkheden zijn voor een onderzoek in het kader van de Archeologische Monumentenzorg.

Het plangebied is volgens de Beleidsnota Archeologiekaart archeologievrij.

Flora en Fauna

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000 gebied of het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De nabijgelegen Westeinderplassen behoren tot het Natuurnetwerk Nederland. De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden zijn Botshol en de Nieuwkoopse Plassen en de Haack, deze liggen op ca 11 km van het plangebied Westeinderhage.

Het meest recente flora- en faunaonderzoek dateert uit 2008. In het kader van de bestemmingsplanprocedure moet een nieuw flora- en faunaonderzoek worden uitgevoerd. Daarin zal ook specifiek onderzoek verricht moeten worden dan de effecten van de beoogde ontwikkeling in relatie tot het aspect stikstof.

Bodem

In het kader van de voorgestane ontwikkeling moet een verkennend onderzoek (NEN 5740) aantonen dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde (gewijzigde) gebruik. Eerdere onderzoeken, waarvan de resultaten inmiddels zijn gedateerd, hebben aangetoond dat in het plangebied, geen ernstige bodem- of grondwaterverontreiniging voorkomt.

Water

Het plangebied ligt in het beheergebied van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (Waternet). Volgens de legger betreft de Herenweg een secundaire waterkering. De beschermingszone van deze kering ligt buiten het plangebied. Langs de Stuurboordstraat is een primaire watergang gelegen; de overige sloten in het plangebied betreffen overige watergangen.

Uit het watergebiedsplan Westeramstel, dat op 15 november 2017 is vastgesteld, blijkt dat voor het plangebied meerdere waterpeilen gelden, variërend van -5,07 tot -5,97 NAP. De inwerkingtreding van dit Watergebiedsplan heeft middels publicatie op www.overheid.nl plaatsgevonden op 13 december 2017.

Aangezien de verharding in het gebied zal toenemen, zal in overleg met Waternet de benodigde watercompensatie vastgesteld moeten worden.

Luchtkwaliteit

De ontwikkeling van voorgestelde woningbouwlocatie is ingevolge de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" aangewezen als een categorie die niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging, aangezien er minder dan 1.500 woningen gebouwd zullen worden. Een luchtkwaliteitsonderzoek is daarom niet nodig. Uit de zogenaamde monitoringstool van de Rijksoverheid blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse voldoet aan de normen uit de Wet milieubeheer.

Geluid

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

Omdat in principe wordt voorgesteld de snelheid dit momenteel al op het gedeelte van de Bilderdammerweg, noordelijk deel wordt gereden te formaliseren, kan dit ook wettelijk consequenties hebben voor de bestaande woonbebouwing langs dit gedeelte van de Bilderdammerweg. Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat dit zodanig nadelige consequenties heeft –er dient dan sprake te zijn van een reconstructieonderzoek- moet ook rekening worden gehouden met het handhaven van het huidige 30 km/uur-regime. Om deze snelheid af te dwingen is het denkbaar dat hiervoor nog maatregelen genomen dienen te worden.

Externe veiligheid

Het plangebied is niet binnen de invloedsgebieden van hogedruk aardgasleiding, LPG-tankstation, Bevi-bedrijf of route gevaarlijke stoffen gelegen. Wel ligt het plangebied binnen de 20 Ke contour. Vanwege het Luchthavenindelingbesluit Schiphol dient bij nieuwe ontwikkelingen in dit gebied te worden gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijkheid van een vliegtuigongevallen.

Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen (doorgaande) kabels/leidingen van nutsbedrijven en of riolering gelegen.

Niet gesprongen explosieven (NGE)

Op de NGE Risicokaart Aalsmeer is voor een (beperkt) deel van het plangebied de aanduiding "loopgraven" opgenomen. Omdat de betreffende gronden na de 2e Wereldoorlog zijn bewerkt c.q. geroerd, zal worden gezien of voor deze locatie nog een projectgebonden risicoanalyse moet worden uitgevoerd.

4. Projectdefinitie

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

De plancapaciteit van de woningbouwlocatie bedraagt, afhankelijk van de exacte omvang van het plangebied, ca 275 woningen. De rol van de gemeente is faciliterend van aard. Dit betekent dat de gemeente de kaders (o.a. in de vorm van een bestemmingsplan) voor de ontwikkeling vaststelt maar derden, i.c. Van Omme & De Groot Projectontwikkelaars & Bouwers, verantwoordelijk zijn voor de realisatie. Hiermee is de gemeentelijke investering en daarmee zijn de risico's beperkt.

4.1 Randvoorwaarden

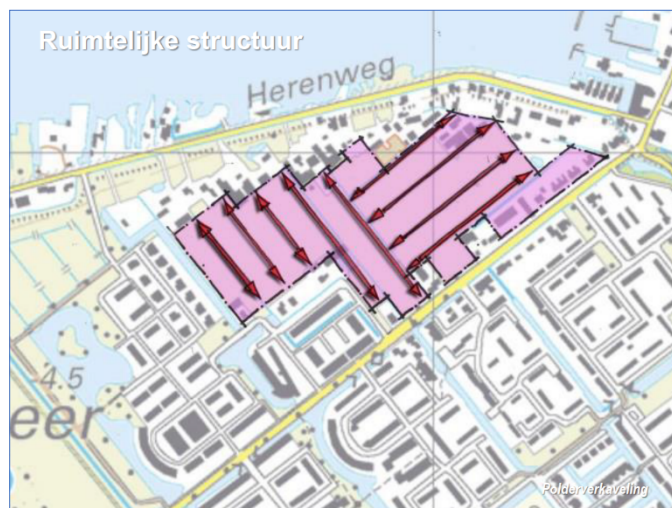
Randvoorwaarden nabijheid luchthaven Schiphol

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

Randvoorwaarden Stedenbouw

Algemeen

Het is van belang om bij de invulling van het plangebied de karakteristieke (landschappelijke) kenmerken van de omgeving te respecteren, teneinde de identiteit van het gebied te bewaren. De zelfstandigheid van de dijkzone, de karakteristiek van het lint langs de Bilderdammerweg en het verkavelingspatroon van het onderliggende landschap zijn daarvan de voornaamste elementen. Voor de identiteit van de nieuwe woningbouwlocatie is het van belang dat de hoofdopzet van de verkaveling wordt geënt op het oorspronkelijke patroon van sloten en kavels.



Afbeelding 8: Oorspronkelijke polderverkeveling

Verder is het van belang de kleinschalige bebouwingstructuur met traditionele uitstraling langs de Herenweg en de Bilderdammerweg te behouden/versterken. De stedenbouwkundige (hoofd)opzet van Westeinderhage moet zorgvuldig op de (achterzijden van de) omliggende (woon)omgeving aansluiten.

De woningtypologie in Westeinderhage zal overwegend uit grondgebonden woningen bestaan; incidenteel gestapelde bebouwing mag alleen gepositioneerd worden op plekken die hiervoor stedenbouwkundig aanleiding geven.

Specifiek

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

Voor de erfscheidingen bij alle woningtypes geldt dat aan erfscheidingen die grenzen aan openbaar gebied (en dus zichtbaar zijn vanaf de openbare weg) bijzondere eisen worden gesteld. Integraal vormgegeven erfscheidingen vormen hierbij het uitgangspunt.

Voor het plangebied zal een afzonderlijk beeldkwaliteitskader worden opgesteld.

Randvoorwaarden Volkshuisvesting

Op 28 januari 2016 heeft de gemeenteraad de Woonagenda Aalsmeer 2016 – 2020 vastgesteld. Doel van deze Woonagenda is om zorg te dragen dat er voor specifieke doelgroepen woningen beschikbaar komen en blijven. Daarbij is bepaald dat:

- voor de invulling van grootschalige woningbouwlocatie in Aalsmeer er minimaal 55% betaalbare woningen worden gebouwd voor de doelgroepen met een inkomen tot maximaal € 45.000. Deze 55% wordt onderverdeeld in minimaal 25% sociale woningbouw voor de inkomens tot € 34.911 en minimaal 30% voor de inkomensgroep van € 34.911 tot maximaal € 45.000 bruto inkomen per jaar.
- in grootschalige nieuwbouwprojecten het aandeel sociale woningen ten minste 25%. Het totale percentage voor het middensegment en het sociale segment bedraagt 55%.
- realiseren van sociale huurwoningen specifiek ten behoeve van jongeren (18-26 jaar).

Op basis van de omvang van het plangebied wordt een plancapaciteit van circa 275 woningen verondersteld. Op basis van de Woonagenda ontstaat het volgende indicatieve woningbouwprogramma voor Westeinderhage:

Type woning	Aantal (ca.)
25% sociale woningbouw	69
30% huur max. € 900, koop goedkoop	82
45% middelduur en duur	124
Totaal	ca. 275

Initiatiefnemer heeft aangegeven dat op basis van deze Woonagenda en de verdeling van de doelgroepen met daarbij behorende VON-prijzen voorliggende ontwikkeling niet haalbaar lijkt. Anticiperend op de actualisatie van de Woonagenda is het denkbaar dat sprake is van een woningbouwprogrammering die enerzijds aansluit bij de woningmarktontwikkelingen en anderzijds beantwoord aan de lokale en regionale vraag naar woningen.

Inmiddels is gestart met de actualisatie van de Woonagenda. Deze is in concept 17 september jl. behandeld in het college van burgemeester en wethouders. Dit concept is vanaf 28 september vrijgegeven voor inspraak. Uiteindelijk wordt bij de vaststelling van het bestemmingsplan Westeinderhage de Woonagenda 2020 als programmatisch kader gehanteerd.

Daarnaast heeft Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bij besluit d.d. 18 juli jl. voorliggende locatie aangeduid in het kader van de versnellingsopgave woningbouw.

Randvoorwaarden Verkeer en Parkeren

Algemeen

Gelet op de verkeersintensiteiten behoort de Bilderdammerweg-zuid tot een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u met een capaciteit van 15.000 mvt/etm. conform het wegcategorieseringsplan. De Bilderdammerweg-noord is een erftoegangsweg 30 km/u, maar wordt qua snelheid en intensiteiten feitelijk nu al overschreden. De nieuwe woonbuurt zal, zo blijkt uit onderzoek van Goudappel Coffeng, een verhoogde verkeersdruk op dit erftoegangsdeel van de Bilderdammerweg (nu nog een 30 km/u-regime) veroorzaken, alwaar de verkeersintensiteit al boven de gestelde richtlijnen ligt. In de nieuwe situatie de verkeersintensiteit op de Bilderdammerweg zal toenemen naar ca. 7.900 mvt/etm. De verkeersafwikkeling van Westeinderhage is echter (bij maximale verkeersgeneratie) op de Bilderdammerweg met een gelijkwaardig kruispunt als goed te classificeren.

Concreet betekent bovenstaande dat de Bilderdammerweg-noord niet meer als erftoegangsweg gecategoriseerd zou kunnen worden maar als een gebiedsontsluitingsweg waarbij een snelheid gehanteerd wordt van 50 km/u. Dit betekent dat bij de planontwikkeling van Westeinderhage hiervoor een concrete oplossing moet worden gevonden en uitgevoerd. Vanuit verkeerskundige optiek is het voorstel dan ook om voor de gehele Bilderdammerweg een 50 km/u-regime te hanteren. Daarbij geldt de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Bilderdammerweg, waardoor deze als een wijkontsluitingsweg kan gaan fungeren, als een goede oplossingsrichting. Echter, indien daardoor sprake is van een toename van de geluidsbelasting met meer dan 2 dB is sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. In dat geval dient een afweging te worden gemaakt tussen handhaving van het huidige 30 km/u-regime met de nodige verkeerskundige maatregelen om deze snelheid ook te kunnen garanderen dan wel het toepassen van het 50 km/u-regime voor de gehele Bilderdammerweg, waarbij dan sprake dient te zijn van het nemen van mogelijke akoestische maatregelen aan de gevels van bestaande woningen.

Afspraak is dan ook om het huidige vrijliggend fietspad op de Bilderdammerweg-zuid door te trekken langs de Bilderdammerweg-noord om een duurzaam veilige inrichting te garanderen die past bij de intensiteiten en de werkelijk gereden snelheid. Er dient nog wel nader akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de consequenties hiervan.

Het plangebied dient één of meerdere ontsluiting(en) op de Bilderdammerweg te krijgen. Ten noord/oosten van de Spiegelstraat valt de Bilderdammerweg in een zone 50 km/h-regime en dient een zijweg gelijkwaardig aan te sluiten, door middel van een verkeersplateau met voorrang van rechts. Daarnaast kan het plangebied ter hoogte van de Spiegelstraat en de Spilstraat ontsloten worden op de bestaande infrastructuur. Een verbinding voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) vanuit het plangebied op de Herenweg is, bij voorkeur ter hoogte van de zwemsteiger (loswal) en naar het gebied richting de sportvelden (Corry Vonkpad), gewenst maar is mede afhankelijk van medewerking van grondeigenaren.

Erftoegangswegen

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

Parkeren

In de Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016 zijn de specifieke parkeernormen inclusief uitgangspunten, toepassingsregels en juridisch kader opgenomen. Uitgangspunt is dat het parkeren binnen het plangebied wordt opgelost, waar mogelijk op eigen terrein.

Voetpaden/trottoirs

Trottoirs zijn minimaal 1,50 m¹ breed maar bij voorkeur 2,50 m¹ of breder (exclusief opsluitingen). Bij puntversmallingen geldt een minimum van 1,20 m¹.

(Brom) fietspaden

Fietsroutes dienen herkenbaar, direct, sociaal veilig en comfortabel te zijn en langs voorzieningen te lopen. Nieuwe eenrichtingsfietspaden zijn bij voorkeur minimaal 2,25 m¹ breed (exclusief opsluitingen). Tweerichtingsfietspaden zijn bij voorkeur minimaal 3,50 m¹ breed. Fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt.

Randvoorwaarden groen, water en openbare ruimte

Groen

Overeenkomstig de Groenvisie van Aalsmeer moet geprobeerd worden de laanbeplanting langs de Bilderdammerweg te versterken en een betere/ruimere groenkwaliteit aan te leggen dan in de huidige aangrenzende woongebieden aanwezig is. Daarbij is een betere ruimtelijke kwaliteit van belang en meer afwisseling in de inrichting van het groen. Samenhang tussen groen en water staat centraal en het groen en water moeten toegankelijk en beleefbaar zijn. Echter, formeel valt het plangebied Westeinderhage buiten de scoop van de Bilderdammerweg.

De nieuwe ontsluitingswegen in het woongebied kunnen door laanbeplanting een groen karakter krijgen. Laanbomen moeten daarbij in groene bermen worden geplant om een duurzame aanplant te krijgen. Bomen zijn belangrijk voor de kwaliteit van de woonomgeving, en daarom is de aanplant op goede groeiplaatsen een vereiste. Bomen in de verharding moeten vermeden worden. Beplantingsstroken moeten een robuust karakter hebben om goed beheerd te worden. Voor lage heesters is een breedte van tenminste 3 meter nodig en hoger groen vraagt meer ruimte. NB: langs de hoofdontsluiting is een smalle groenstrook voorzien met een blokhaag. Dat wordt met deze randvoorwaarde uitgesloten.

Water

Vanwege de waterdruk vanuit de Westeinderplassen is het van belang onderaan de dijkzone van de Herenweg (compenserend) water aan te leggen. Daarnaast moet in het plan een stelsel van waterlopen worden aangelegd dat een goede verbinding heeft met de waterlopen in de aangrenzende gebieden en met het afwateringsstelsel in de polder. Watergangen moeten een robuust karakter hebben. Vanwege de toename van verhard oppervlak moet compenserend oppervlaktewater worden aangelegd volgens de eisen van de waterbeheerder.

Spelen

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

Randvoorwaarden infrastructuur

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

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

De afvalinzameling verloopt volgens de hiervoor geldende regelingen en wordt door de gemeente verzorgd.

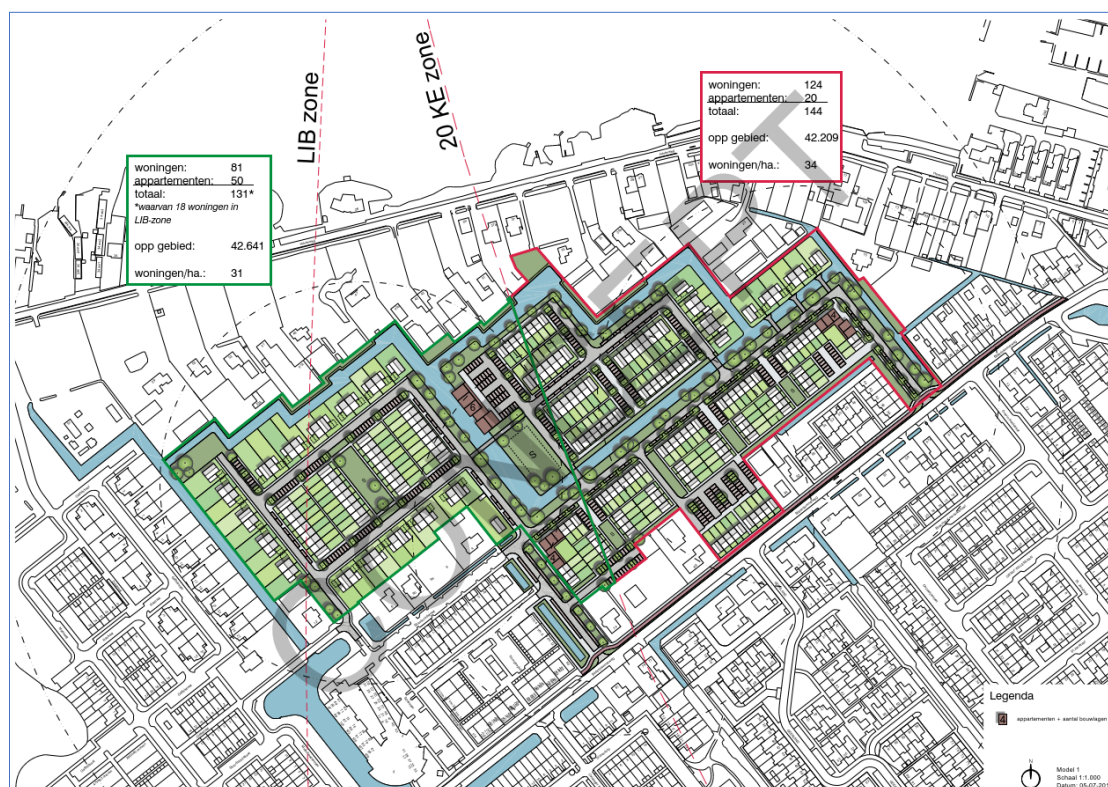
Randvoorwaarden financieel

De gemeentelijke kosten moeten met de grondeigenaar/initiatiefnemer worden verrekend (publiekrechtelijk kostenverhaal) en het beperkte areaal aan gemeentelijke gronden dient marktconform te worden ingebracht. Hierover zal de gemeente na vaststelling van

voorliggende startnotitie een anterieure overeenkomst sluiten met initiatiefnemer om deze kosten te verhalen en mogelijke risico's te dekken.

5. Verkavelingsschets

Voor het plangebied is, op basis van de gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten, een proefverkaveling opgesteld. Deze indicatieve conceptverkavelingsschets is als bijlage 1 bij deze Startnotitie gevoegd. Het doel van deze schets is onder andere om omwonenden meer inzicht te kunnen geven op de (mogelijke) uitwerking van het plangebied en daarmee wat er in hun directe woonomgeving zou kunnen gaan gebeuren. Benadrukt wordt dat de getoonde verkaveling geen blauwdruk voor de invulling van het plangebied is maar, gezien de verwachte looptijd van de realisatie, aan veranderingen onderhevig kan zijn.



Afbeelding 9: indicatieve conceptverkavelingsschets

Plantoelichting Westeinderhage

Rationele opzet

Ingegeven door de mathematische patronen van het onderliggende landschap is gekozen voor een rationele opzet van de indicatieve verkaveling. Dit komt onder meer tot uiting in het orthogonale stratenpatroon, de lange zichtlijnen en de oriëntatie van de hoofdontsluiting van het plan in het verlengde van de Stuurboordstraat. Samen met een brede waterpartij, begeleidt met groene bermen, vormt de hoofdontsluiting een 'groenblauwe drager' voor de nieuwe wijk.

Drie buurten

In grote lijnen kunnen drie verschillende buurten worden onderscheiden. Een buurt met een reeks compacte woonhoven, parallel aan de Bilderdammerweg, een buurt wat ruimer van opzet, in de oksel van de huizen aan de Stuurboordstraat en de Gaffelstraat en een buurt omgeven door water, centraal in het plangebied. Iedere buurt grenst aan de

'groenblauwe drager' en heeft één of meer groene plekken geschikt om te verblijven of te spelen. In de buurt centraal in het plangebied is, in samenhang met een appartementengebouw de grootste plek gecreëerd.

Verkeer

Voor het autoverkeer wordt de nieuwe wijk op drie punten ontsloten. Via de bestaande aansluitingen op de Bilderdammerweg van de Spilstraat en de Spiegelstraat en via een nieuw te maken aansluiting dichterbij het dorps hart van Kudelstaart, ongeveer ter hoogte de Gravin Aleidstraat. Deze nieuwe aansluiting en de aansluiting via de Spiegelstraat worden middels de hoofdontsluiting van de wijk met elkaar verbonden en zullen naar verwachting het meest worden benut. Deze aansluitingen worden begeleid met water en groenstroken met bomen, wat de hiërarchie benadrukt. Het plangebied wordt in zijn geheel aangemerkt als 30 km-zone.

Voorstel is om de startnotitie op dit punt door de gemeenteraad gewijzigd vast te laten stellen. Bij de verdere planuitwerking wordt voorgesteld de aansluitpunten van Westeinderhage op de Bilderdammerweg zodanig vorm te geven dat sprake is van een volwaardige kruising in plaats van de nu in de startnotitie aangegeven T-ontsluitingen relatief kort op elkaar. Een volwaardig kruispunt bevordert de verkeersveiligheid.

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

Voor de afwikkeling van het fietsverkeer worden de mogelijkheden onderzocht om het vrijliggende fietspad aan de Bilderdammerweg door te trekken vanaf de Spiegelstraat tot de dorpskern. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht om via de nieuwe wijk de Herenweg bereikbaar te maken voor fietsers en voetgangers. In de indicatieve proefverkaveling is daarvoor in de noordwest hoek de benodigde ruimte gereserveerd. Voor voetgangers zijn alle straten begeleid met trottoirs.

Woningen

Het plan kent een mix van verschillende woningtypen, zowel qua vormgeving als qua financieringscategorie. De proefverkaveling voorziet vooralsnog in 275 woningen in totaal, bestaande uit: 70 appartementen, 162 rijwoningen, 36 twee-onder-één-kap woningen en 7 vrijstaande woningen.

De appartementen zijn verdeeld over drie plekken. Eén vrijstaand appartementengebouw, centraal in het plangebied met een hoogte van 6 bouwlagen en twee kleinere gebouwen ieder met een hoogte van 4 bouwlagen, op de uiteinden van de buurt parallel aan de Bilderdammerweg.

De grondgebonden woningen hebben vooralsnog een hoogte van twee bouwlagen plus een kap.

Circa 100 rijwoningen en 40 appartementen zijn bedoeld voor sociale huur of koop. Dit is een aandeel van circa 45% van het totale aanbod.

Met de gemeenteraad is afgesproken dat qua programma nadrukkelijk aandacht wordt gevraagd voor huisvesting voor jongeren en starters. Daarnaast is verzocht te onderzoeken of het mogelijk is meer appartementen te realiseren in het starterssegment. Tenslotte is het voorstel om meer groen/openbare ruimte in het plan op te nemen. Door het toevoegen van appartementen en vermindering van het aantal grondgebonden woningen kan sprake zijn van vrijwel eenzelfde aantal te realiseren woningen.

Groen

De omvang van het groen beslaat circa 15% van het totale plangebied. Daarmee is het groene karakter van de wijk gegarandeerd. Daarbij speelt met name 'de groenblauwe drager' een belangrijke rol. Over de wijk verspreid zijn verschillende groene plekken gecreëerd. Deze bieden ruimte aan verblijf en spelen. Voor de jonge kinderen zijn er op korte loopafstand van de woningen drie plekken aan gewezen. Voor de jeugd is er centraal in de wijk één grotere plek aangewezen, enigszins op afstand van de woningen om overlast van jongeren zoveel mogelijk te voorkomen. Deze plek biedt ruimte aan een trapveldje van 20 x 40 m. Vanzelfsprekend moet de inrichting van deze plekken nog nader worden uitgewerkt.

Om het groene karakter van de wijk extra te benadrukken zijn in de stroken met haakse parkeervakken de nodige bomen geprojecteerd. Deze bomen dragen bij aan het groene beeld in de straat en camoufleren het 'blik' in de straat.

Water

De omvang van het water beslaat circa 13% van het totale plangebied. Daarmee voldoet het plan ruimschoots aan de norm van het Waterschap. Gebaseerd op de vereisten hebben alle hoofdwatgangen een minimale breedte van 7 m met uitzondering van de waterpartij parallel aan de centrale ontmoetingsplek. Hier is, om het belang van deze plek voor de wijk te benadrukken, de watergang dubbel zo breed.

Om de waterdruk vanuit de Westeinderplassen op te kunnen vangen is op de overgang van het plangebied met de bestaande kavels aan de Herenweg een doorlopende watergang geprojecteerd.

Het waterstelsel krijgt een eigenstandig peil. Om te voorzien in een goede afwatering van het plangebied sluit het waterstelsel aan op de waterlopen in de aangrenzende gebieden.

Randen

Bij het opstellen van de indicatieve proefverkaveling is met de vormgeving en invulling van de verkaveling zoveel mogelijk rekenschap gegeven van de wensen uit de omgeving. Zo zijn geen massale bebouwingswanden op korte afstand van bestaande woningen geprojecteerd.

Voor de strook parallel aan de Bilderdammerweg heeft dit geleid tot een reeks van compacte hoven met daartussen groene plekken. De hoven openen zich naar de bestaande kavels aan de Bilderdammerweg, waardoor ruimtelijk een afwisselend beeld ontstaat.

De bestaande kavels aan de Stuurboordstraat zijn afgezoomd met een reeks twee-onder-een-kap woningen op ruime kavels. Op die manier blijft doorzicht behouden.

Aan de waterpartij achterlangs de bestaande woningen aan de Gaffelstraat is eveneens een reeks twee-onder-een-kap woningen geprojecteerd. Deze kavels hebben extra diepe achtertuinen gekregen, waarmee de nieuwe bebouwing op aanmerkelijke afstand blijft.

Aan de Herenweg draagt de doorlopende watergang bij aan het streven om afstand te creëren ten opzichte van de bestaande kavels en bebouwing. Daarnaast zijn aansluitend aan de bestaande kavels zogenaamde 'overlandjes' gecreëerd met opgaand groen dat het zicht op de bestaande opstallen camoufleert.

6. Financiën

De ontwikkeling van Westeinderhage tot woningbouwlocatie betreft een privaat initiatief hetgeen betekent dat de kosten voor de realisatie ten laste van (eigenaar en initiatiefnemer) Beagle Vastgoed LIV BV (gelieerd aan Van Omme & De Groot Projectontwikkelaars en Bouwers) komen.

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

Voor de dekking van de gemeentelijke voorbereidingskosten, onder andere voor het opstellen van de onderhavige ontwerpstartnotitie, is op 21 december 2016 met Beagle Vastgoed LIV B.V. een intentieovereenkomst gesloten.

Nadat voorliggende startnotitie door de gemeenteraad is vastgesteld wordt een anterieure overeenkomst opgesteld en gesloten tussen gemeente en initiatiefnemer. Dit om onder meer de bovenwijkse plankosten te kunnen verhalen. Op basis hiervan zal een (voor)ontwerpbestemmingsplan worden opgesteld en in procedure worden gebracht.

7. Planproducten en planning

Voor het plangebied is op basis van de huidige inzichten een (besluitvormings-)planning opgesteld waarvan onderstaand de mijlpalen zijn weergegeven:

Product	Planning
<i>Intentieovereenkomst</i>	<i>21 december 2016</i>
<i>1^e Participatiebijeenkoms</i>	<i>3 april 2017</i>
<i>2^e Participatiebijeenkoms</i>	<i>10 juli 2017</i>
<i>Inspraak startnotitie</i>	<i>Vierde kwartaal 2018</i>
<i>Vaststelling startnotitie</i>	<i>Derde kwartaal 2019</i>
<i>Anterieure overeenkomst</i>	<i>Vierde kwartaal 2019</i>
<i>Presentatie stedenbouwkundig ontwerp in raad ter informatie</i>	<i>Eerste kwartaal 2020</i>
<i>Start bestemmingsplanprocedure</i>	<i>Eerste kwartaal 2020</i>
<i>Vaststelling bestemmingsplanprocedure</i>	<i>Derde kwartaal 2020</i>

8. Projectcommunicatie

Op 3 april 2017 vond in het dorps huis 't Podium in Kudelstaart de 1^e participatie/informatiebijeenkomst in de aanwezigheid van ca. 200 belangstellenden plaats. De belangstellenden hebben desgevraagd deelgenomen aan een "digitale enquête" over de toekomstige inrichting en uitstraling van Westeinderhage waarbij beantwoording via mobiele telefoon of via een tablet plaatsvond, genaamd "de Mentimeter".

Een verslag van deze bijeenkomst, de verzorgde presentaties alsmede en de resultaten van "de Mentimeter" zijn op de gemeentelijke website geplaatst. De zorgen die tijdens de bijeenkomst over de verkeerskundige situatie op de Bilderdammerweg door vele aanwezigen zijn geuit, zijn aanleiding geweest om direct een uitgebreid verkeersonderzoek uit te voeren.



Afbeelding 10: Voorbeeld vraag Mentimeter

De 2e bijeenkomst vond plaats op 10 juli 2017, wederom onder grote belangstelling, in het kerkgebouw De Spil in Kudelstaart. Tijdens deze bijeenkomst heeft Goudappel Coffeng de resultaten van het verkeerkundig onderzoek (zie paragraaf 2.5.) toegelicht. Aansluitend

heeft het stedenbouwkundig adviesbureau Kuiper Compagnons een presentatie verzorgd waarin eerst een terugkoppeling over de resultaten van "de Mentimeter" werd gegeven. Vervolgens is stap voor stap het stedenbouwkundig ontwerpproces voor Westeinderhage toegelicht. Deze planuitwerking resulteerde uiteindelijk in enkele (globale) ontwikkelingsscenario's voor het plangebied. Deze presentaties alsmede de verkeerskundige rapportage "Ontwikkeling Westeinderhage te Kudelstaart" zijn op de gemeentelijke website te lezen.

Vele aanwezigen, hoofdzakelijk omwonenden van het plangebied, geven aan geen voorstander van de beoogde woningbouwontwikkeling in Westeinderhage te zijn, vooral omdat de mogelijke wijzigingen in hun directe woon- en leefomgeving onduidelijk/onzeker blijven. Een ander punt van kritiek van de aanwezigen betrof het gebrek aan extra groen en water in de planuitwerkingen. Dit is aanleiding geweest om de verkaveling (zie hoofdstuk 5) eerder uit te werken dan in dit planstadium te doen gebruikelijk is.

Om de participatie-/informatiebijeenkomsten in goede banen te leiden, is gekozen voor de inzet van een onafhankelijke gespreksleider. Hiervoor is het Bureau voor Overheidscommunicatie ingeschakeld. Direct omwonenden zijn voor deze bijeenkomsten per brief en via email uitgenodigd. Verder zijn de bijeenkomsten via de gemeentelijke website, het weekblad en sociale media aangekondigd.

Gedurende dit participatie-/informatietraject vond actief contact/overleg met de Dorpsraad Kudelstaart plaats. Ook zijn omwonenden, die een reactieformulier hebben ingevuld, aan huis bezocht om een beter beeld van hun situatie te krijgen.

Voorliggende startnotitie heeft als ontwerp van vrijdag 30 november 2018 tot en met donderdag 10 januari 2019 gedurende zes weken voor eenieder voor inspraak ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om een inspraakreactie in te dienen. Tijdens deze inspraakperiode heeft op dinsdag 11 december een 3^e participatie-/informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

De binnengekomen inspraakreacties zijn beantwoord en gebundeld in de Nota van Beantwoording welke tezamen met voorliggende aangepaste startnotitie door het college van burgemeester en wethouders ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden.

Na vaststelling door de gemeenteraad wordt de volgende stap in het proces gezet, het opstellen van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer waarin het kostenverhaal tussen partijen wordt gesloten alvorens te kunnen starten met het opstellen van een (voor)ontwerpbestemmingsplan. Dit om planologisch-juridisch woningbouw op de betreffende locatie mogelijk te maken, zoals de raad ook op 16 mei jl. in een amendement met algemene stemmen heeft aanvaard. Tijdens deze wettelijke procedure bestaat voor eenieder de mogelijkheid om zienswijzen kenbaar te maken. Nadat dit bestemmingsplan rechtskracht heeft gekregen is het college bevoegd omgevingsvergunningen te verlenen. Met de raad is afgesproken dat voordat het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht het stedenbouwkundig ontwerp ter informatie gepresenteerd zal worden.