

TOELICHTING

Inhoudsopgave

TOELICHTING	1	
HOOFDSTUK 1 INLEIDING	3	
HOOFDSTUK 2 VISIE PLANGEBIED	6	
HOOFDSTUK 3 PLANOPZET	12	
HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID	15	
HOOFDSTUK 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED	19	
HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER	23	
HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT	33	

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Op 9 september 2010 is het bestemmingsplan (moederplan) 'Stommeerkade Oost' vastgesteld, die deels dient als herontwikkelingsplan voor gebieden langs de Stommeerkade. Deze gebieden zullen worden herontwikkeld tot woon- en recreatiegebieden en deels tot bedrijventerrein. Het doel van deze herontwikkeling is de leefbaarheid van de dorpskern van Aalsmeer te verbeteren en de samenhang tussen de twee helften van de dorpskern te herstellen.

In het bestemmingsplan 'Stommeerkade Oost' is het plangebied van voorliggend plan aangewezen als uitwerkingsgebied. Parkmeer B.V. is voornemens om op deze locatie tien grondgebonden woningen en meerdere bedrijfskavels te realiseren (max. bedrijfscategorie 2). De doelstelling van het bestemmingsplan 'Parkmeer' is derhalve het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor de realisatie van 10 grondgebonden woningen aan het lint van de Stommeerkade en een bedrijventerrein aan de Burgemeester Hoffschoolteweg. Hiermee wordt er bijgedragen aan de ambitie van de gemeente met de versterking van de lintbebouwing aan de Stommeerkade.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bevindt zich tussen de Stommeerkade, het Bielzenpad en de Burgemeester Hoffschoolteweg. Het betreft een deel van het perceel kadastraal bekend als Aalsmeer, nummer 7001, sectie C. De totale oppervlakte van het perceel bedraagt 26.290 m². Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door woningbouw, aan de west- en zuidzijde door de Burgemeester Hoffschoolteweg en aan de oostzijde door de Stommeerkade.



Globale ligging plangebied i.r.t. omgeving



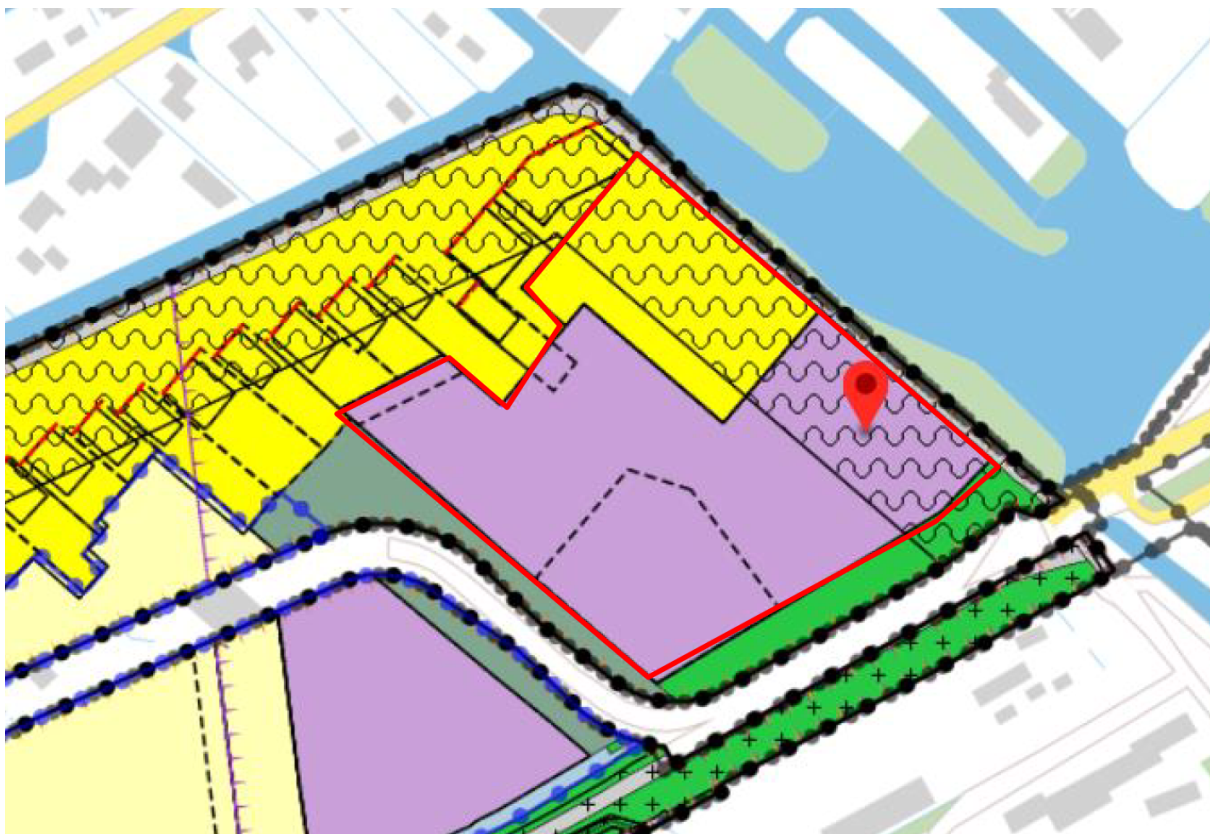
kadastrale begrenzing plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan vervangt, voor zover dit betrekking heeft op de ontwikkellocatie, het bestemmingsplan 'Stommeerkade -Oost', vastgesteld op 09-09-2010. De voor het plangebied opgenomen bestemmingen zijn 'Wonen - Uit te werken' en 'Bedrijventerrein - Uit te werken - 2'. Daarnaast rusten op de locatie gebiedsaanduidingen inzake 'luchtvaartverkeerszone' en 'geluidzone -industrie - Schiphol'.

Over de bestemming 'Wonen - Uit te werken' ligt een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Delen van de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken - 2' hebben een functieaanduiding waar alleen bedrijven tot en met categorie 1 zich mogen vestigen. Het zuid-westelijk deel van het plangebied heeft een specifieke bouwaanduiding voor een hoogteaccent.

De gewenste ontwikkeling - zie hoofdstuk 3 - is niet (geheel) mogelijk op basis van de in het bestemmingsplan 'Stommeerkade - Oost' opgenomen uitwerkingsverplichting.



Uitsnede vigerende bestemmingsplan

Het bouwinitiatief past op enkele onderdelen niet binnen de in het bestemmingsplan opgenomen uitwerkingsverplichting. De strijdigheid zit met name in de wens om voor enkele gronden die de bestemming 'Bedrijven- uit te werken' kennen (6) woningen mogelijk te maken. Mede gelet op deze strijdigheid wordt voor de thans beoogde ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

1.4 Leeswijzer

Na de inleiding in dit hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de beschrijving van de bestaande situatie gegeven. Hoofdstuk 3 beschrijft het ruimtegebruik voor de komende tien jaar. Hoofdstuk 4 bevat de juridische vertaling van de visie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 en 6 komen de relevante beleidskaders en de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Hoofdstuk 7 tot slot beschrijft de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het initiatief.

HOOFDSTUK 2 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED

Het totale plangebied voor Polderzoom, waar de onderhavige planontwikkeling in is gelegen wordt grofweg begrensd door de Stommeerkade in het noorden en oosten, de Burgemeester Kasteleinweg (N196) in het westen, het Bielzenpad in het zuiden en de Wissel en het baanvak in het zuidwesten. Het plangebied wordt onderverdeeld in drie fasen, met als grens het Spoorlijnpad met het spoordijkje. Fase 1 ligt tussen de Burgemeester Kasteleinweg en het Spoorlijnpad, fase 2 ligt tussen het Spoorlijnpad en de Burgemeester Hoffscholteweg. De 3e fase, waar dit bestemmingsplan op ziet ligt tussen de Burgemeester Hoffscholteweg en de Stommeerkade. De betreffende gronden hadden tot voor kort een agrarische functie en bestonden voor een groot deel uit glastuinbouwbedrijven. Dit is terug te zien aan de nog in kleine getale overgebleven mix van kassencomplexen, opslagloodsen, volkstuintjes en bedrijvigheid. De agrarische bedrijven werden ontsloten vanaf de Stommeerkade. De ruimtelijke opbouw bestond dan ook uit (bedrijfs)woningen langs de dijk met agrarische bedrijfsbebouwing erachter. De agrarische bedrijfsbebouwing volgde het slotenpatroon van de polder, dat niet overal haaks op de ontginningsbasis staat.

Veel kwekers zijn geleidelijk weggetrokken uit dit gebied. De kassen en andere opstallen zijn in 2012 gesloopt om vandalisme tijdens de leegstand te voorkomen en tevens is de bodem gesaneerd. Het gebied doet verlaten aan en is slecht toegankelijk. Met de aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg is dit gebied verder ontsloten. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om het gebied te herontwikkelen voor woningbouw en bedrijvigheid. In het plangebied was vroeger een glastuinbouwbedrijf actief, waarbij de grond een agrarische functie had. Door leegstand en om verloedering te voorkomen is besloten om het gebied te herontwikkelen.

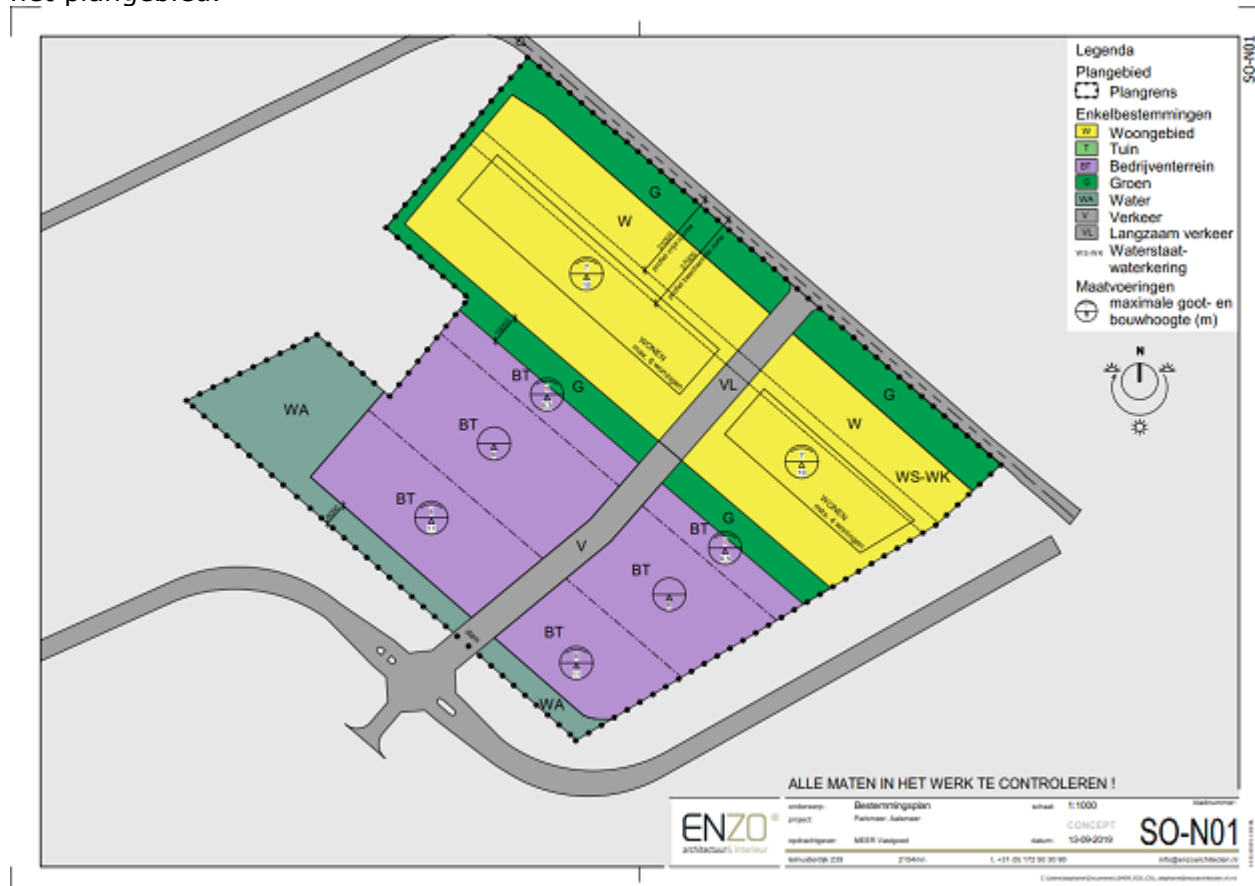
In 2010 is het bestemmingsplan 'Stommeerkade - Oost' vastgesteld waarin de functie van dit gebied is gewijzigd naar de uit te werken bestemmingen 'Bedrijven - Uit te werken - 2' en 'Wonen - Uit te werken'. Zoals blijkt uit paragraaf 1.3 is de gewenste herontwikkeling niet mogelijk op basis van deze uitwerkingsverplichting.

HOOFDSTUK 3 VISIE PLANGEBIED

3.1 Uitgangspunten

De uitgangspunten voor het plangebied zijn vastgelegd in het moederplan 'Stommeerkade-Oost' en in de Gebiedvisie Aalsmeer 2020. In hoofdstuk zes wordt dieper ingegaan op de relatie tussen de Gebiedvisie Aalsmeer en het bestemmingsplan. Het programma van Parkmeer bestaat uit bedrijfsbebouwing en tien grondgebonden woningen aan de Stommeerkade.

Hieronder is een afbeelding opgenomen van de beoogde verkaveling en invulling van het plangebied.



3.1.1 Ruimtelijke en functionele aspecten

In deze paragraaf worden alle ruimtelijke en functionele aspecten van het plan beschreven.

Woningbouw

Parkmeer is onderdeel van het lint langs de Stommeerkade. Dit oude lint kent een gevarieerde ruimtelijke opbouw van individuele kavels met een woonhuis aan de dijk en bedrijfsbebouwing op het achterste deel van de kavel. Het woonprogramma van Parkmeer bestaat uit maximaal tien vrijstaande/halfvrijstaande koopwoningen in het dure segment. De woningen bevinden zich langs het lint, dit zal de lintbebouwing langs de Stommeerkade versterken. De tien woningen langs het lint zullen verspringende voorgevels hebben.

Het gebied voor woningbouw mag voor maximaal 60% worden bebouwd. Dit bebouwingspercentage is - op bouwperceelniveau - opgenomen in de regels. De maximale breedte van een vrijstaand hoofdgebouw is maximaal 12 meter breed, indien

het om een half vrijstaande woning gaat bedraagt de maximale breedte 10 meter. De bouwvlakken zijn verder maximaal 15 meter diep. De maximum goothoogte en bouwhoogte van de woningen zijn conform het stedenbouwkundig ontwerp op de verbeelding weergegeven en bedragen respectievelijk 7 en 10 meter.

Hieronder is aangegeven welke geluidsbelastingen de gevels van de toekomstige woningen maximaal mogen ondervinden.

- maximaal 54 dB bedragen wegens wegverkeer op de Burgemeester Hoffscholteweg
- maximaal 52 dB bedragen wegens het industrieterrein Schiphol.
- de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevels van woningen mag maximaal 67 dB bedragen.

Bedrijventerrein

Aalsmeer kenmerkt zich als een ondernemersgemeente op het gebied van glastuinbouwgerelateerde bedrijvigheid, watersport en jachtbouw. Aalsmeer bevindt zich in een gunstige economische uitgangspositie. De gemeente ligt in een gebied met veel economische activiteiten, een hoge vestigingsdruk van bedrijven en een groot consumentenpotentieel. Het achterste deel van het plangebied is aangewezen voor dit bedrijventerrein. Het maximale bebouwde brutovloeroppervlakte aan bedrijfsruimte bedraagt 6500 m², waarbij een maximum bebouwingspercentage van 50% per bedrijfskavel geldt.

Op het bedrijventerrein zijn alleen bedrijven toegestaan met een bedrijfsuitoefening overeenkomstig de categorieën 1 en 2 van soorten bedrijfsactiviteiten, zoals vermeld in de bij de regels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten.

De maximum bouwhoogte voor gebouwen zijn conform het stedenbouwkundig ontwerp op de verbeelding weergegeven.

Groen

In het midden van het gebied tussen de woningen en de bedrijven wordt een groenstrook gerealiseerd die ca. 10 meter breed is en die particulier wordt uitgegeven.

Water

Ter voldoening aan de verplichte watercompensatie is in het zuiden van het plangebied een strook water gerealiseerd.

Verkeer en parkeren

De ontsluiting van het bedrijventerrein zal via een dam naar de Burgemeester Hoffscholteweg plaatsvinden en loopt tot aan de groenstrook die in het plangebied wordt gerealiseerd. Verder wordt vanaf deze groenstrook tot aan de Stommeerkade een langzaam verkeersroute aangelegd voor uitsluitend fietsers en wandelaars. De woningen zelf worden twee aan twee ontsloten op de Stommeerkade. Voor de woningen en de bedrijven geldt dat wordt voorzien in parkeren op eigen terrein.

3.1.2 Stedenbouw en beeldkwaliteit

De van oudsher bij de bedrijven behorende woningen vormen een lint langs de dijk van de Stommeerkade. Het woonlint eindigt in de bocht, waar de Stommeerkade afbuigt naar het zuiden en de oostelijke begrenzing van het plangebied vormt. De woningen in het lint zijn hoofdzakelijk vrijstaand en overwegend onder aan de dijk gelegen. In een aantal gevallen zijn de woningen twee-aan-één gebouwd. De woningen zijn uitgevoerd met één tot twee bouwlagen en zijn zonder uitzondering voorzien van een kap. Het deel van het erf tussen de Stommeerkade en de woningen is in de meeste gevallen onbebouwd.

Stedenbouwkundige ambitie

In de oorspronkelijke verkaveling staan de woningen onderaan de dijk en de bedrijfsbebouwing meer naar achteren op de kavel. Deze verkavelingsstructuur vormt de basis voor de nieuwe stedenbouwkundige structuur.

De bedrijfsbebouwing en de woningen volgen de oorspronkelijke verkavelingsstructuur. De bebouwing is met de voorgevel op de weg georiënteerd. De bedrijfsbebouwing vormt geen gesloten wand en begeleidt de bocht in de Burgemeester Hoffscholteweg.

Het groen en water wat met het plan wordt gerealiseerd, sluit aan op het Polderpark.

Het Polderpark kenmerkt zich door een landschap van water, riet, bloemrijk grasland, witte abelen en elzen. De woningen hebben een voorgevel gesitueerd op de Stommeerkade en maken deel uit van de lintbebouwing. De woningen worden gekenmerkt door een kleinschalig, individueel en afwisselend karakter, een gevarieerde opzet, verspringende voorgevelrooilijnen, een grote diversiteit aan kapvormen en -richtingen, architectuurstijlen en materiaalgebruik. Een groene ecologische singel scheidt de woningen van het bedrijventerrein.

Beeldkwaliteit

Algemeen

Om de ruimtelijke kwaliteit van de herinrichting zeker te stellen wordt er naast een duidelijke planologisch-juridische regeling in dit bestemmingsplan, ook een beeldkwaliteitsplan vastgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan stelt de gemeenteraad vast. Daarmee is het een verplichte leidraad voor de welstandstoetsing en een bindende aanvulling op de gemeentelijke Welstandsnota voor dit gebied. Het beeldkwaliteitplan is als bijlage 1 aan dit bestemmingsplan gehecht.

Bedrijfsbebouwing

De bebouwing zoekt aansluiting bij de bedrijfs- en woonbebouwing in Polderzoom en langs de Stommeerkade. Een betonnen plint vormt de basis voor het totale ensemble 'wonen en werken'. De plint is maximaal 4 meter hoog en toont het hoogte verschil tussen de polder en de Stommeerkade. De zwarte kleur verwijst naar de Aalsmeerse traditie van zwarte houten gepotdekselde delen in het gevelvak.

De bedrijfsbebouwing is wel voorzien van zwarte accenten in de gevels, zodat de samenhang tussen de verschillende onderdelen van het ensemble wordt versterkt. De bebouwing heeft een hoogwaardige architectonische uitstraling en heeft een representatieve uitstraling. Het bedrijventerrein wordt ontsloten op de Burgemeester Hoffscholteweg. Het parkeerterrein is dusdanig ingericht dat het een landschappelijke beeld geeft. Het plangebied moet onderdeel worden van het parklandschap langs de randen.

Woningen

De tien woningen versterken de huidige lintbebouwing langs de Stommeerkade. De woningen zijn georiënteerd op de Stommeerkade en ontsluiten hier ook op. De belangrijkste karakteristiek van het lint is de diversiteit in architectuur, kapvorm en materiaalgebruik. De woonbebouwing heeft een bouwhoogte van max. twee lagen met kap. De aansluiting bij de Aalsmeerse traditie wordt gevonden door de gevels te combineren met zwarte accenten bijvoorbeeld in de vorm van gepotdekselde houten delen. Per twee woningen zal een ontsluitingsweg worden aangelegd op de Stommeerkade. Parkeren vindt plaats op eigen terrein.

Openbare ruimte

Het plangebied wordt omgeven door waterrijk landschap, zowel aan de noordzijde van de Stommeerkade als aan de oostzijde. Aan de zijde van de Burgemeester Hoffscholteweg is dit het polderpark bestaande uit water, rietvelden en een losse boombeplanting. Eenzelfde landschappelijke typologie als in de rest van Aalsmeer. Verder dient het terrein zoveel mogelijk landschappelijk te worden ingericht.

3.1.3 Randvoorwaarden openbare ruimte, groen en water

Openbare ruimte

Bij het ontwerpen van de inrichting van de openbare ruimte is de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte van toepassing. De openbare ruimte dient een landschappelijke inrichting te hebben, die aansluit bij de Stommeerpolder. Binnen het plangebied worden gronden ingericht als groen voor ecologische doeleinden en zal een deel van de gronden worden ingericht als water. Dit sluit aan bij de groene hoofdstructuren van Aalsmeer.

Groen

In de Aalsmeerse Groenvisie zijn de randen van het plangebied aangemerkt als structureel groen op bovenwijks niveau en wijkniveau. De voormalige spoordijk is aangemerkt als structuurbepalend landschapselement. Het respecteren en waar mogelijk versterken van deze groene hoofdstructuren is een uitgangspunt voor de ontwikkeling van het plan. In het vigerende bestemmingsplan is hier ook al op ingespeeld.

Naast het plangebied loopt de nieuw aan te leggen Burgemeester Hoffscholteweg. Deze ontsluitingsweg is een onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Aalsmeer. De Groenvisie geeft aan dat hoofdwegen moeten worden voorzien van een laanbeplanting. Om deze een duurzaam karakter te kunnen geven is het noodzakelijk deze laanbeplanting te planten in een groene berm van voldoende breedte. De bomen moeten minimaal twee meter uit een wegkant geplant worden. Qua type bomen is het gewenst om in de laanbeplanting een diversiteit aan soorten te planten. Hierdoor is het bomenbestand robuuster in verband met de verschillende levensduur en mogelijke bomenziektes. Een groen karakter is kenmerkend voor de woonbuurtjes in de wijk Stommeer, en dat is dan ook uitgangspunt voor de nieuwe woonbuurtjes binnen het plan Polderzoom. Een hoge belevingswaarde van het groen is daarbij van belang, en de beleving van water in de wijk kan daar een goede bijdrage aan leveren. In het algemeen moet de inrichting van de openbare ruimte in woonwijken uitdrukking geven aan het bloemenkarakter van de gemeente. De inrichting van het groen moet een kleurrijk en afwisselend groen beeld geven, met name op beeldbepalende plekken. Daarnaast wordt gestreefd naar een overwegend sober, duurzaam en doelmatig groenbeheer. Bomen worden in principe niet in verharding geplaatst. Groenstroken (niet hagen) hebben een minimale breedte van drie meter.

Water

Voor waterberging in het gebied geldt als uitgangspunt het beleid van het Hoogheemraadschap Rijnland. Dit betekent dat het te dempen wateroppervlak 100% gecompenseerd dient te worden met een vervangend wateroppervlak. Toename van het verhard oppervlak ten opzichte van de uitgangssituatie dient met 15% gecompenseerd te worden met nieuw aan te leggen water.

Bedrijventerrein

Er is ca. 3.500 m² water gerealiseerd binnen het plangebied, hiermee wordt voorzien in eventuele watercompensatie voor de toename van verharding.

Woongebied

Het woongebied met de woningen langs het lint mag per bouwperceel maar voor maximaal 60% bebouwd zijn en zal verder worden ingericht met groen, water en nutsvoorzieningen. Het zal bijdragen aan het groene karakter van Aalsmeer.

3.1.4 Randvoorwaarden verkeer en parkeren

Verkeer

Het plangebied is gelegen tussen de Stommeerkade en de Burgemeester Hoffscholteweg. De woningen zijn gesitueerd aan het lint van de Stommeerkade, waar

zij ook op ontsluiten. Per twee woningen wordt er één ontsluiting gerealiseerd die het hoogteverschil tussen de Stommeerkade en de lager gelegen polder overbrugt. Het bedrijventerrein zal ontsluiten op de Burgemeester Hoffscholteweg.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen (30km/h zone) dienen te voldoen aan een duurzaam veilige inrichting. De verharding van de rijbaan moet een open verharding zijn. Eenrichtingsverkeer dient zoveel mogelijk vermeden te worden. Bochtstralen moeten geschikt zijn voor ontwerpvoertuigen, vuilniswagens en brandweerauto.

Parkeren

In de Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016 staan de richtlijnen voor het aantal parkeerplaatsen per categorie. Voor het huidige plan is er is gekeken naar de parkeernorm voor wonen en werken.

Wonen

Er worden bouwkavels verkocht, wat betekent dat er variatiemogelijkheid is in de woninggrootte. Het gaat om riante kavels van 825 – 1250 m². Uitgaande van een woning van groter dan 140m² geldt er een parkeernorm van 2,2 (=3) parkeerplaats per woning. De mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein is in ruime mate aanwezig.

Bedrijven

(Ook) voor het bedrijventerrein geldt dat voldaan moet worden aan de parkeernormen zoals die in de Nota Parkeernormen zijn opgenomen. Op de locatie zal maximaal 6.500 m² uit bedrijfsbebouwing bestaan. Het bedrijventerrein zal bij een maximale invulling moeten voorzien in het minimale aantal van 65 parkeerplaatsen, die de bedrijven in dat geval op eigen terrein dienen in te vullen. Ter borging van voldoende parkeergelegenheid is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen om afhankelijk van de te realiseren bebouwing te voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

3.1.5 Energie en duurzaamheid

Ambitie Energie en Duurzaam Bouwen

Gemeente en ontwikkelaar streven in gezamenlijk overleg naar een haalbaar GPR-gebouw niveau. Voor het thema milieu wordt een ambitieniveau van 8 nagestreefd. Voor het thema energie wordt eveneens een ambitieniveau van 8 nagestreefd. Indien het ambitieniveau niet haalbaar blijkt, mag mits beargumenteerd worden afgeweken. Ondergrens is het EPC niveau (0,4) zoals is gesteld in het Bouwbesluit 2012. Overige aspecten van GPR-gebouw worden ook ingevuld, hiervoor geldt geen ondergrens. Omdat de GPR-score ook voor toekomstige bewoners inzicht in de kwaliteit van de woningen geeft is een goede score op overige aspecten wel aan te bevelen.

Bij voorkeur wordt bij de bouwaanvragen ook de ingevulde GPR meegestuurd. Met dit instrument kan getoetst worden of op gebouwniveau de ambities gehaald worden.

Ambitieniveau energie

Een hogere ambitie kan worden bereikt door extra isolatie, energiezuinige systemen, warmte - koude opslag gecombineerd met lage temperatuurverwarming, en het benutten van de zon als energiebron. Voor dit project wordt daarbij de ambitie aardgasloos bouwen gehanteerd, voor zowel de woningen als de bedrijven.

De ontwikkelaar biedt meer opties aan waarmee bewoners een lagere epc kunnen bereiken. Gedacht wordt hierbij aan mee ontworpen zonnepanelen, zonneboiler, extra isolatie en/of warmteterugwininstallaties in douchewaterretour. Bij de bouwaanvraag

worden de meeropties in de aanvraag meegenomen zodat hierop toegezien kan worden.

Ambitie aardgasloos

De gemeenten in de Metropool Amsterdam hebben gezamenlijk besloten dat alle nieuwbouwwoningen waarover het besluit tot bouw na 1 juli 2018 wordt genomen, worden opgeleverd zonder aardgasaansluiting.

Overige aspecten duurzaamheid

- Er wordt voor dit project een gescheiden rioolstelsel aangelegd. De Hemelwaterafvoer zal afwateren op de nabij de woningen gelegen watergang, die waar mogelijk natuurvriendelijk uitgevoerd wordt.
- Er wordt voor dit project een gescheiden rioolstelsel aangelegd. De Hemelwaterafvoer zal afwateren op de nabij de woningen gelegen watergang, die waar mogelijk natuurvriendelijk uitgevoerd wordt.
- Er worden zo veel mogelijk duurzame materialen toegepast om uitloging van materialen te voorkomen.
- De ontwikkelaar zal nader onderzoek doen naar de mogelijkheid om boven de wettelijke eis nog maatregelen aan of in de woningen aan te brengen om meer energieneutraal te worden en natuurinclusief te bouwen.
- De woningen voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen.

3.1.6 Civiele techniek

Verlichting

De openbare verlichting is toegespitst op het bijdragen aan sociale- en verkeersveiligheid alleen daar waar dat nodig is, op een duurzame en milieubewuste manier. Lichthinder voor mens en natuur wordt tot een minimum beperkt. Bij de realisatie van de openbare verlichting is uitvoering in Led uitgangspunt. Bij de realisatie en beheer wordt uitgegaan van de Nederlandse Praktijkrichtlijn ROVL 2011. De openbare verlichting wordt verder conform de uitgangspunten van het Politiekeurmerk Veilig Wonen uitgevoerd.

Kabels en leidingen

In het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante kabels of leidingen.

HOOFDSTUK 4 PLANOPZET

4.1 Algemeen

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

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) die per 1 juli 2008 in werking is getreden, verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor het gehele grondgebied. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan.

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

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Aalsmeer. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar, dit is de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

4.2 De bestemmingen

Begrippen (artikel 1)

Hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten (artikel 2)

Hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Bedrijventerrein (artikel 3)

Op de bestemming bedrijventerrein zijn de gronden bestemd voor bedrijvigheid met milieucategorie 1 en 2. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten (bijlage bij de regels) is een categorie-indeling voor diverse bedrijfstypen weergegeven.

Groen (artikel 4)

Het groen binnen het plangebied is als zodanig bestemd. Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en straatmeubilair.

Verkeer (artikel 5)

De binnen het plangebied gelegen hoofdontsluitingsweg binnen het plangebied heeft een bestemming verkeer gekregen. Deze weg is bestemd voor gemotoriseerd verkeer.

Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 6)

Water (artikel 7)

In het plangebied is het water als zodanig bestemd. Het water kan tevens worden gebruikt door de brandweer als bluswater. De gronden met de bestemming water kunnen niet worden omgezet in groenvoorziening. De bestemming water dient als watercompensatie in het plangebied, door de gronden zodanig te bestemmen is dit gewaarborgd.

Wonen (artikel 8)

De te bouwen woningen en bijbehorende bouwwerken en voorzieningen in het plangebied zijn als zodanig bestemd. Woningen dienen binnen het bouwvlak te worden gerealiseerd in overeenstemming met de aangeduide maximale goot- en bouwhoogte. Bij woningen zijn onder voorwaarden aan-huis-gebonden-activiteiten toegestaan en worden regels gegeven voor erfbebouwing.

Aan huis verbonden activiteiten, hierbij wordt gedacht aan een praktijk voor een (huis)arts of fysiotherapie, dan wel voor een advocaat of een juridisch of financieel adviseur, zijn mogelijk, maar het woonkarakter dient het uitgangspunt te blijven. Daarom behoren deze beroepsactiviteiten ondergeschikt te blijven aan het wonen. Dit is geregeld door het stellen van een maximaal percentage (35%) van het woonoppervlak voor andere dan woonactiviteiten te bestemmen.

Waterstaat - Waterkering (artikel 9)

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland. De Stommeerkade is een regionale waterkering (boezemkade). Ter bescherming van deze waterkering zijn door Rijnland een kernzone, een beschermingszone en een buitenbeschermingszone vastgesteld. De aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming en het onderhoud van de waterkering. Bouwwerken, geen gebouw zijnde, zijn toegestaan ten behoeve van het onderhoud en de instandhouding van de waterkering.

Anti-dubbeltelregel (artikel 10)

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

Algemene bouwregels (artikel 11)

In dit artikel (toegelaten overschrijdingen) wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen overschreden mogen worden. Dit betreffen bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en balkons.

Algemene gebruiksregels (artikel 12)

In dit artikel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene verbod om gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, zijn er een aantal specifieke gebruiksverboden opgenomen. Tevens zijn de regels ten behoeve van een beroep of bedrijf aan huis toegevoegd.

Algemene afwijkingsregels (artikel 13)

In dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene afwijkingen in het plangebied gebruik gemaakt kan worden.

Algemene aanduidingsregels (artikel 14 tot en met 18)

In de algemene aanduidingsregels zijn regels opgenomen over de gebiedsaanduiding 'Geluidszone - industrie Schiphol' (artikel 14) en de diverse gebiedsaanduidingen in verband met het Luchthavenindelingbesluit (15 tot en met 18, 'Luchtvaartverkeerzone').

Deze bepalingen geven extra regels die voortvloeien uit de geluidszone die voor Schiphol geldt.

Overgangsrecht (artikel 19)

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

Slotregel (artikel 20)

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

HOOFDSTUK 5 BELEIDSKADER

5.1 Inleiding

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

5.2 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk, waar indien relevant voor het plangebied rekening wordt gehouden in dit bestemmingsplan.

5.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Amvb Ruimte

Op 12 februari 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR is op 13 maart 2012 in werking getreden. Het bij de structuurvisie behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) was al op 30 december 2011 in werking getreden. In de structuurvisie staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. De nieuwe structuurvisie vervangt verschillende beleidsnota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. In de structuurvisie zijn drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn tot 2028. Het gaat hierbij om de volgende doelstellingen:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden 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 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de Amvb Ruimte. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het onderhavige plangebied. De betreffende onderwerpen zijn niet aan de orde in het kader van dit bestemmingsplan.

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid 2 en 3 Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan een ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied dient tevens een motivering te worden opgenomen waarin

wordt onderbouwd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Voor het voorliggende bestemmingsplan is van belang dat het voorgaande bestemmingsplan voor deze locatie (Stommeerkade- Oost) voorzag in een uitwerkingsverplichting voor deze locatie en daarmee een planologisch onbenutte mogelijkheid bood. Onbenutte planologische mogelijkheden mogen worden opgenomen in een nieuw bestemmingsplan, zonder dat hoeft te worden voldaan aan de in de artikel 3.1.6. tweede lid van het Bro genoemde voorwaarden (zie onder meer ABRvS 1 juli 2015, zaaknummer 201401417/1/R1. Wél wordt voor een deel van het plangebied t.o.v. de bestemming Bedrijven- Uit te werken voorzien in 6 nieuwe woningen, waarmee in totaal maximaal 10 woningen worden gerealiseerd. Wanneer een bestemmingsplan voorziet in niet meer dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro, kunnen worden aangemerkt, kan deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt (zie ABRvS 28 juni 2017, 201608869/1/R3). Los daarvan kan worden opgemerkt dat er in de regio Groot- Amsterdam een grote vraag naar woningen is, zo ook in de gemeente Aalsmeer. In Aalsmeer zijn dan ook diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. In de Monitor Woningbouw 2016 van de provincie is voor de periode 2016-2020 een totale woningbehoefte van 59.000 woningen aangegeven voor Noord-Holland Noord en MRA. Omdat, zowel op de korte als op de lange termijn, een tekort aan plancapaciteit dreigt is en wordt gezocht naar extra plancapaciteit in de hele regio. Het regionaal gewenste bouwprogramma voor de gemeente Aalsmeer bedraagt 1632 woningen in de periode 2020-2024 . De 10 woningen die binnen het plangebied zijn beoogd vallen voor een groot deel binnen de plancapaciteit van de gemeente voor de periode 2020-2024 (bron: www.plancapaciteit.nl). De woningen zullen derhalve bijdragen aan het oplossen aan het tekort aan plancapaciteit in de periode 2020-2024 en voorzien daarmee zonder meer in een actuele regionale behoefte.

5.2.2 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2002)

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) dat hoort bij de Wet luchtvaart zijn ruimtelijke maatregelen in verband met de luchthaven Schiphol opgenomen. Op gronden zoals bedoeld in artikel 2.2.1, 2.2.2, 2.2.2a en 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit gelden in bepaalde gebieden rondom Schiphol aanvullende bepalingen met betrekking tot bebouwing en gebruik van bebouwing, bouwhoogten en functies met een vogelaantrekkende werking.

Op 1 januari 2018 is een nieuwe versie van het LIB van kracht geworden. Gemeenten hebben daarin meer ruimte gekregen voor een afweging tussen enerzijds het beperkt houden van de hinder door luchtvaartgeluid en anderzijds woningbouw. De 20Ke-contour is nu ook in het LIB opgenomen als LIB 5-gebied.

De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft wel de grens van 25 woningen per bouwplan gehandhaafd. In het bestaand stedelijk gebied binnen de 20 Ke-contour gelden geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw.

Het plangebied valt binnen de invloedzones van luchthaven Schiphol. Voor het plangebied geldt een beperking ten aanzien van geluidgevoelige objecten. Het

plangebied ligt geheel binnen zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit. Op grond hiervan mag er binnen dit gebied maximaal 25 woningen worden gerealiseerd. Hier wordt aan voldaan.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2 en artikel 2.2.2.a van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 en 4a bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan het N.A.P. Er mogen geen gebouwen of bouwwerken worden gerealiseerd die hoger zijn dan op bijlage 1 en bijlage 2 behorende bij de planregels staat aangegeven.

Verder zijn geen vogelaantrekkelijke functies toegestaan, zoals: industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen met extramurale bassins, opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking, natuurreservaten of vogelreservaten, moerasgebieden of oppervlaktewater groter dan 3 hectare, artikel 2.2.3 van het LIB. Het bestemmingsplan maakt dergelijke functies niet mogelijk.

Daarnaast ligt het plangebied binnen de 20 Ke-zone (zie paragraaf 5.3.3).

5.3 Provinciaal beleid

5.3.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De "Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid" betreft een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

In de omgevingsvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren.

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

In de omgevingsvisie worden ambities genoemd op het gebied van de leefomgeving, het gebruik van de leefomgeving en de energietransitie.

De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden als volgt:

- Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland.
- In het kader van gezondheid en veiligheid, het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- Het vergroten van de biodiversiteit van Noord-Holland.

Voor het gebruik van de leefomgeving gelden de volgende ambities:

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

steeds nadrukkelijk worden meegewogen. Als laatste geldt het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

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

Relevantie plangebied

Per project wordt door de gemeente Aalsmeer bekeken hoe bij de ambities van de provincie kan worden aangesloten. De duurzaamheidsambitie bij de nieuwe woningen is een 'Bijna Energie Neutraal Gebouw (BENG)'. De woningen worden gerealiseerd zonder gasaansluiting. De beoogde nieuwe woningen moeten duurzaam gebouwd worden. Dit houdt onder andere in: minder energiegebruik, ecologisch verantwoord en duurzame materialen.

5.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Gedeputeerde Staten heeft de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. Door middel van de PRV is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen 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 (Hoofdstuk 2, artikelen 5a t/m 8a) en specifiek voor het landelijke gebied van Noord-Holland waarmee een provinciaal belang mee gemoeid is (Hoofdstuk 3, artikelen 13a t/m 18). Daarnaast worden er regels gesteld over thema's die betrekking hebben op Natuurnetwerk Nederland (Hoofdstuk 4), de Blauwe Ruimte (Hoofdstuk 5) en Energie (Hoofdstuk 6).

Regels voor het gehele grondgebied

Uitgangspunt is dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen (zoals gesteld in artikel 1.1.1, onder i. Bro) zoals woningbouw in overeenstemming is met regionale afspraken (artikel 5a voor nieuwe stedelijke ontwikkeling en 5d voor transformatie glastuinbouw). Gedeputeerde Staten hebben nadere regels vastgesteld om deze regionale afspraken te concretiseren. Uitgangspunt is dat de regionale afspraken zijn gebaseerd op het Regionaal Actie Programma Wonen (RAP).

Conform artikel 5e van de PRV kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen binnen de 20 Ke-contour uitsluitend binnen het BSG. Tot BSG wordt gerekend het gebied als bedoeld in artikel 1.1.1 onder h. van het Besluit ruimtelijke ordening: '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'. Voor zover het bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat binnen de 20 Ke-contour, dient in de bestemmingsplantoelichting rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid dat op de locatie nieuwe woningen worden bestemd, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

Regels met betrekking tot energie

Artikel 33 van de PRV stelt dat bestemmingsplannen voor onder andere woningbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan (inzet van) energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie en

biomassa. Daarnaast dient een nieuwe stedelijke ontwikkeling aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

Relevantie plangebied

Volgens de kaart van de provincie Noord-Holland met woningbouwlocaties Metropoolregio Amsterdam staat Parkmeer als woningbouwlocatie aangegeven en is opgenomen in de monitor plancapaciteit (www.plan Capaciteit.nl). Ook ligt de locatie binnen de 20-KE contour. Ter plaatse van de projectlocatie zijn op grond van het vigerende bestemmingsplan middels een uitwerkingsplicht woningen en bedrijven toegestaan. Woon- en bedrijfsbestemmingen vallen onder BSG. De ontwikkeling is in overeenstemming met artikel 5e van de PRV. Voor het bouwen binnen een 20 Ke-contour en de wijze waarop rekenschap worden gegeven wordt verwezen naar paragraaf [5.3.3.1](#). Paragraaf [3.1.5](#) van deze toelichting gaat in op de wijze waarop met het aspect energie en duurzaam bouwen is omgegaan

5.3.3 Wonen en vliegen 20 Ke-contour

Zoals in paragraaf 5.2.2 is toegelicht is de wijziging van het Lib externe veiligheid en geluid in werking getreden. Onder het nieuwe regime krijgen gemeenten in bestaand stedelijk gebied in zone 4 een eigen bevoegdheid om te besluiten over bouwplannen tot een maximum van 25 woningen per plan. Ook wordt de 20 Ke-contour in het Lib verankerd. Voor het gebied binnen de 20 Ke (en buiten zone 4) worden in bestaand stedelijk gebied geen beperkingen opgelegd.

In de vorige paragraaf is onderbouwd dat de locatie gerekend moet worden tot bestaand stedelijk gebied. In samenhang met de ruimte voor woningbouw binnen de 20 Ke-contour zijn een aantal bestuurlijke afspraken gemaakt in het kader van het SMASH-traject:

- De gemeente maakt een transparante afweging van woningbouw binnen de 20 Ke-contour in het bestemmingsplan;
- De gemeente bewaakt de zorg voor een deugdelijke en objectieve informatievoorziening richting toekomstige gebruikers;
- De gemeente neemt verantwoordelijkheid voor klachtenafhandeling;
- De luchtvaartsector wordt gevrijwaard van extra kosten.

Het eerste onderdeel is van belang voor ruimtelijke procedures en geeft betekenis aan het zogenaamde 'rekenschap geven' dat is verankerd in artikel 5e lid 3 van de PRV. Over de andere drie onderdelen worden in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) nadere afspraken gemaakt. Deze afspraken staan los van het planologische-juridische traject om woningbouwontwikkelingen mogelijk te maken.

5.3.3.1 Belangenafweging geluidsbelasting vs. noodzaak tot woningbouw

In juli 2016 is er tussen regio, Rijk en luchtvaartsector een akkoord bereikt binnen het onderdeel "wonen en vliegen" van het SMASH-traject. Met dit akkoord is met het oog op de leefbaarheid en vitaliteit en in verband met de woningbouwopgave in de metropoolregio meer afwegingsruimte voor woningbouw overeengekomen voor het lokaal bestuur. Per 1 januari 2018 is conform deze afspraken het Luchthavenindelingbesluit gewijzigd. Tevens is het beleid voor het gebied binnen de 20 Ke-contour in het Lib verankerd.

In samenhang met de vergroting van de lokale afwegingsruimte dienen gemeenten de afspraken na te komen die zijn gemaakt om te voorkomen dat de luchtvaartsector voor extra kosten komt te staan door nieuwe woningbouwontwikkelingen. Kern van deze afspraken is het rekenschap geven van vliegtuiggeluid in ruimtelijke plannen, mede met het oog op objectieve en vroegtijdige informatievoorziening van (toekomstige) bewoners.

In samenspraak met de gemeenten in de regio is een handreiking opgesteld hoe op transparante wijze de afspraak over rekenschap geven in te vullen. Deze handreiking is in een provinciale beleidsregel vertaald. Bij de beoordeling van ruimtelijke plannen zal de provincie aan deze regel toetsen. Conform deze regel dient in ruimtelijke plannen een aantal stappen te worden doorlopen om te kunnen concluderen dat aan de afspraak over rekenschap geven is voldaan:

- a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
- b. een beschrijving van de huidige geluidssituatie op die woningbouwlocatie;
- c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie;
- d. een beschrijving van de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid gelet op de leefbaarheid en de lokale vitaliteit, de kwaliteit van de locatie en/of de regionale woningbouwmarkt en woningbouwopgave;
- e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.

Ad a: De ligging in het beperkingengebied

De planlocatie is gelegen binnen de 20 Ke contour en binnen de beperkingengebied van de 58 Lden-contour.

Ad b: de huidige geluidssituatie

Gegevens over de actuele geluidbelasting vanwege vliegtuigverkeer kunnen worden ontleend aan de geluidbelastingkaarten die elke vijf jaar volgens de Europese richtlijn omgevingslawaai worden opgesteld en de informatie op de website van het Bewonersaanspreekpunt Schiphol.

In het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaai karteren gemeenten de geluidsbelasting van een luchthaven als die groter of gelijk is aan 55 dB Lden of 50 dB Lnight. De huidige geluidbelastingkaarten dateren van juni 2017. Volgens deze kaarten ondervindt de planlocatie een geluidbelasting van meer dan 55 dB Lden en 50 dB Lnight.

Conform het Bouwbesluit 2012 bedraagt de minimale karakteristieke geluidwering van de gevel 20 dB bij een binnenniveau van 33 dB in de woningen. Voor de bepaling van de karakteristieke geluidwering van de gevels dient uitgegaan te worden van de gecumuleerde geluidbelasting op de gevels.

Ad c: toekomstige ontwikkeling

In het zogenaamde Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020. In het akkoord is vastgelegd dat Schiphol mag groeien tot maximaal 500.000 vluchten per jaar. Na 2020 mag de luchthaven verder groeien op basis van een evenredige verdeling van de gerealiseerde milieuwinst tussen de sector en de omgeving. Volgens deze afspraak mag 50% van de milieuwinst worden ingezet voor verdere groei. De andere 50% komt ten goede aan de kwaliteit van de leefomgeving. Conform de afspraken uit het Aldersakkoord wordt strikt geluidpreferentieel gevlogen. Dit betekent dat die banen worden ingezet die het minst geluidoverlast veroorzaken. Op dit moment wordt in het kader van de Omgevingsraad Schiphol gewerkt aan advisering van de verantwoordelijke minister over de verankering van het geluidpreferentiële stelsel in wet- en regelgeving en over de verdere ontwikkeling van Schiphol na 2020 in balans met de omgeving.

Het vliegverkeer boven het projectgebied betreft voornamelijk het startend en landend verkeer op de Aalsmeerbaan. In de afgelopen jaren zijn tal van maatregelen genomen om zowel geluidbelasting als geluidhinder door vliegverkeer in de omgeving van Schiphol te verminderen. Vliegtuigen hebben stillere motoren gekregen, er zijn vaste

vertrekroutes gekomen die zoveel mogelijk om grote woonkernen heen gaan en er zijn afspraken gemaakt over nachtelijke start- en landingsprocedures. Hierdoor is de geluidbelasting rond Schiphol sinds de jaren negentig van de vorige eeuw afgenomen, ondanks de groei van het vliegverkeer.

Er zijn in het verleden al hinderbeperkende maatregelen genomen betreffende de Aalsmeerbaan:

- Vervroegde nachtprocedures (van 23:00 naar 22:30 uur)
- Introductie van vaste naderingsroutes met continue daalvluchten (bij een glijvluchtnadering is het motorvermogen lager)
- Introductie nieuwe vliegtuigtypen
- Stillere remprocedure
- Aanpassing vliegroutes

De huidige operatie op Schiphol benadert het maximale scenario van 500.000 vluchten. De beschreven actuele geluidbelasting benadert daarmee de geluidbelasting die op basis van het maximale aantal van 500.000 vluchten gerealiseerd zal worden. Afhankelijk van de specifieke weersomstandigheden zal dan de geluidbelasting per jaar enigszins kunnen verschillen. Gezondheidsrisico's van geluidoverlast worden vooral in verband gebracht met slaapverstoring. Van belang in dit verband is dat de Aalsmeerderbaan in beginsel 's nachts is gesloten. De nacht duurt van 23.00 uur tot 06.00 uur. De sluiting van de Aalsmeerderbaan in de nacht staat voor zover nu bekend ook in de toekomst niet onder druk.

ad d: het belang van woningbouw

Deze bouwlocatie heeft met name een functie om de ongewenste doorsnijding van het dorp als gevolg van het tracé van de oude N201 over de Burgemeester Kasteleinweg ongedaan te maken. De kwaliteit van de leefomgeving wordt in Aalsmeer negatief beïnvloedt door het gebrek aan samenhang tussen de verschillende delen van het dorp. Het gebrek aan samenhang in het centrum van Aalsmeer komt voor een groot deel voort uit de doorsnijding van het dorp door het tracé van de N201 over de Burgemeester Kasteleinweg. De wens om de N201 om te leggen om onder meer de kernen van Aalsmeer te ontzien stamt reeds uit de jaren zestig. Het "Masterplan Corridor N201" vormt sinds 1996 het vertrekpunt voor de stedelijke ontwikkeling van Aalsmeer. De uitvoering van de omlegging is gestart in 2006 op basis van het Regioakkoord van 2002 en de realisatieovereenkomst van 2004. In 2014 is de nieuwe N201 volledig opengesteld. Herinrichting van het oude tracé en de aanpalende gebieden zijn nu aan de orde. De gemeente pakt de herontwikkeling in verschillende deelplannen aan. Deze herontwikkelingen zijn een onderdeel geweest van de afspraken die de gemeente heeft gemaakt met de provincie Noord-Holland naar aanleiding van de omlegging van de N201.

Het gaat in dit geval dus om een locatie die vrijkomt waarvoor een passende invulling moet worden gevonden. Een zoektocht naar een geschikte locatie buiten de 20 Ke-contour is dus nu niet aan de orde omdat voor deze specifieke locatie een herstructureringsopgave ligt die vanuit het oogpunt van leefbaarheid van de wijk dient te worden opgepakt. Het concentreren van de woningbouw in de zone van de planlocatie die is gelegen buiten de 20 Ke-contour is niet gewenst.

Transformatie naar andere kostendrager dan wonen is niet passend in het karakter van de omgeving, namelijk woningbouw.

Paragraaf [5.2.1](#) gaat in op de actuele behoefte van woningbouw. Daarin wordt geconcludeerd dat deze behoefte voor deze woningbouwregio in ruime mate aanwezig is. Sterker nog, er dreigt een tekort aan locaties waarbinnen de grote behoefte kan worden ingelost. Mede vandaar ook het door het Rijk uitgedragen beleid dat

woningbouw binnen de 20 Ke-contour, mits binnen BSG, hier een bijdrage aan kan leveren.

Ad e: slotconclusie

Het wegsaneren van gebiedsvreemde bedrijvigheid en kassen langs de Burgemeester Kasteleinweg/Burgemeester Hoffscholteweg levert een kwaliteitsverbetering op voor de wijk. Wonen is, gezien het karakter van de omgeving, de enige voor de hand liggende bestemming. Hiertegen bestaan vanuit de afweging van de geluidbelasting vanwege vliegtuiggeluid geen zwaarwegende bezwaren. Geconcludeerd kan worden dat er groot belang aan het realiseren van de woningbouw wordt gehecht en dat daarbij de aanwezige geluidshinder zorgvuldig en transparant is meegewogen.

De woningen dienen conform het Bouwbesluit te worden gebouwd zodat het geluidsniveau in de woning niet hoger zal zijn dan 33 dB. In de planontwikkeling zijn een aantal stedenbouwkundige keuzes gemaakt die bijdragen aan een beter woon- en leefmilieu met betrekking tot de aanwezige geluidshinder. Buitenruimten van woningen (achtertuinen e.d.) zijn gericht aan de geluidluwe zijden van de locatie door de oriëntatie van de voorgevels richting het openbaar gebied te richten. Belangrijk in dit kader is ook het realiseren van een parkachtige groene opzet in het midden van het plangebied. Deze groenbestemmingen biedt ruimte voor struweel en beplanting om hinder te verzachten. Aanvullend zijn er in de regels een 2-tal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ter borging van een goed woon- en leefklimaat voor toekomstige bewoners, namelijk een verplichting om gevels met een bepaalde geluidwerendheid te realiseren enerzijds en tevens een verplichting dat er een afsluitbare buitenruimte wordt gerealiseerd met een aantoonbare gevel- en dakisolatie van minimaal 15 dB, zie verder paragraaf [6.3](#)

Afhankelijk van persoonlijke omstandigheden kan vliegtuiglawaai voor hinder zorgen. Om deze reden is het van belang open en transparant te informeren over de mogelijkheid van vliegtuiglawaai. Door vroegtijdig te informeren over geluidshinder van vliegtuigen kan hinderbeleving worden voorkomen. Informatievoorziening over vliegtuiggeluid valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. In het kader van het bouwproject wordt op een deugdelijke informatievoorziening van de toekomstige bewoners ingezet.

5.3.3.2 Externe veiligheid

Het vliegverkeer van en naar Schiphol brengt tevens externe veiligheidsrisico's met zich mee. In heel Nederland kan een vliegtuig neerstorten maar de meeste luchtvaartongevallen gebeuren op of in de directe omgeving van een vliegveld. In het Luchthavenindielingsbesluit Schiphol (LIB) zijn daarom regels opgenomen onder meer ten aanzien van het onderwerp externe veiligheid.

In bijlage 3 van het LIB is het gebied voor 'beperkingen bebouwing' aangewezen. Voor externe veiligheid zijn de zones 1 en 3 relevant; 2 en 4 hebben betrekking op geluid. Zone 1 is de sloopzone vanwege externe veiligheid. In dit gebied is het doel om het risico van slachtoffers op de grond ten gevolge van een vliegtuigongeluk te minimaliseren. Om die reden zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Alleen zeer extensief gebruik van gronden is mogelijk. Zone 3 wordt afgebakend door de zogenaamde PR 10-6 contour. Binnen deze contour is de kans dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een vliegtuigongeval, 1 op de miljoen per jaar. Binnen zone 3 is – gelet op de risico's – tevens het doel om grote concentraties van personen te voorkomen.

Ook is een nieuw 'afwegingsgebied' (zone 5) toegevoegd aan bijlage 3 van het LIB. In dit gebied (afgebakend door de voorheen geldende planologische 20Ke zone) bestaat er een enigszins verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de

grond. Gelet hierop dienen gemeenten op grond van artikel 2.2.1.d, lid 2 LIB te motiveren de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Het plangebied valt binnen zone 5. Onderliggend bestemmingsplan heeft tot gevolg dat het gebied intensiever wordt gebruikt dan in de huidige situatie. Dit betekent dat in het geval van een vliegtuigongeval er meer slachtoffers kunnen vallen dan in de huidige situatie. Dit mogelijk gevolg wordt echter om de volgende redenen aanvaardbaar geacht.

- De kans op een dergelijke ramp binnen het plangebied is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten zone 3. Een kans van 1 op de miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) als zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. De kans op het optreden van een dergelijk incident is verwaarloosbaar klein.
- Er zijn geen gevaarlijke of ontplofbare objecten in de omgeving van het plangebied waardoor vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.
- De gemeente kan geen maatregelen treffen om een dergelijk ongeluk te voorkomen (bronmaatregel). Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten verlopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.
- De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn zeer gering. In het algemeen geldt dat nieuwbouw (gelet op de eisen van Bouwbesluit 2012) zeer goed bestand is tegen brand. Aanwezigen in een pand zijn derhalve goed beschermd tegen hittestraling indien een vliegtuig in de directe omgeving van het gebouw neerstort. Hiernaast kunnen de gevolgen beperkt worden door minder intensieve bebouwing. Dit is echter juist de doelstelling van onderliggend bestemmingsplan. Zie voor motivering intensivering paragraaf 6.3.3.1.
- De hulpdiensten treden in het geval van een ramp volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd. Er wordt verder een aantal maatregelen getroffen ter verbetering van zelfredzaamheid, en hulpverlening.
- In het plangebied is de functie wonen en bedrijven gepland. De bewoners kunnen zichzelf en anderen over het algemeen goed redden. In het plangebied worden geen zeer kwetsbare objecten toegestaan. Dat zijn gebouwen voor minder redzame groepen, zoals kinderen, zieken en andere zorgbehoevenden.
- In het geval van calamiteiten worden burgers door de overheid zo snel mogelijk geïnformeerd hoe ze moeten handelen (b.v. via NL-Alert). De (rijks)overheid adviseert burgers in geval van een vliegtuigongeval het volgende:
 - Ga niet kijken.
 - Houd afstand bij brand vanwege de hitte en de giftige rook.
 - Houd afstand vanwege gevaarlijke stoffen die kunnen vrijkomen.
 - Bel 112 als dat nog niet gebeurd is.
- Nieuwe gebouwen beschikken over goede vluchtmogelijkheden.
- De wijk is goed ontsloten voor hulpdiensten. De brandweer zit in de nabijheid van de te ontwikkelen locatie. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte is rekening gehouden met bereikbaarheid en vluchtmogelijkheden, opstelplaatsen en waterwinning.

5.3.4 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Het Noord-Hollandse landschap leeft en blijft zich voortdurend ontwikkelen. De provincie wil de kwaliteit en diversiteit van het Noord-Hollands landschap en de dorpen behouden en ontwikkelen. Het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' heeft een belangrijke plek gekregen in de nieuwe Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Nieuwe functies en eisen brengen met zich mee dat de inrichting en het gebruik van het stedelijke en landelijke gebied voortdurend moet worden aangepast. Nieuwe elementen en structuren worden aan het landschap toegevoegd terwijl oude verdwijnen. Soms gaan deze ontwikkelingen ten koste van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, het 'gebiedseigene'. De Provincie Noord-Holland wil verantwoord met het verleden omgaan en tegelijkertijd ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen. De provincie wil de Noord-Hollandse landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerkende kwaliteiten te koesteren en te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het basisuitgangspunt van het beleid is dan ook 'behoud door ontwikkeling'. Nieuwe ruimtelijke plannen moeten de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving als uitgangspunt hanteren. Meetpunt hiervoor is deze beleidsnota, waarin de eisen voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit zijn vastgelegd. Via artikel 15 van de PRV is de ruimtelijke kwaliteitseis geborgd in de provinciale regelgeving. Nieuw stedelijke ontwikkelingen dienen te voldoen aan de uitgangspunten zoals vermeld in deze Leidraad.

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

De bewoners van Aalsmeer zagen rond de 13e eeuw hun omgeving verdwijnen door de vervening, het afgraven en wegbaggeren van veengrond voor turf als brandstof voor de groeiende steden. Zo ontstonden de Oosteinderpoel, de Schinkelpoel, het Stommeer, Hornmeer, het Legmeer en de Westeinderplassen. Ook de Haarlemmermeer werd als gevolg van de afslag van het veenland aan de noord- een oostzijde steeds groter. In de 17e eeuw werd begonnen met het terugwinnen van landbouwgrond. Eerst werd het Stommeer drooggemaakt (1650) en daarna het Hornmeer (1674).

De historische kaart van omstreeks 1850 toont een groot uitgeveend plassengebied ten oosten van Aalsmeer waarin de Legmeerdijk de scheiding vormt tussen de Oosteinderpoel en het Legmeer. De Ringvaart van de Haarlemmermeer werd tussen 1839 en 1845 gegraven en in 1852 kwam het meer droog te liggen. Vijftig jaar later waren ook de Legmeer en de Oosteinderpoel ingepolderd. De Westeinderplassen bleven open. Het ontginningslint van Aalsmeer behoort tot een strook oorspronkelijk veenontginningslandschap met smalle kavels, het zogenoemde veenbovenland. De petgaten (langwerpige putten) in het gebied laten zien dat ook hier veen is gewonnen, maar het gebied is nooit opgeslokt door de groter wordende meren.

Rond 1900 werd de Stelling van Amsterdam aangelegd. Hierbij maakte men gebruik van de in het gebied aanwezige dijken. De scheidingsdijk tussen de Noorder en Zuider Legmeerpolder werd ingericht als liniedijk. Aan deze liniedijk, hier Vuurlijn genaamd, werden drie vooruitgeschoven fortten gekoppeld.

Rond het ontginningslint van Aalsmeer ontwikkelde zich in de tweede helft van de 19e eeuw de bloementeel. In reactie op de toegenomen macht van de tussenhandel, bundelden kwekers in Aalsmeer hun krachten en organiseerden ze in 1911 de eerste veiling. De bloemen- en plantenexport groeide explosief en profiteerde van de nabijheid van Schiphol. In 1972 werd een nieuw veilingcomplex aan de Legmeerdijk in gebruik

genomen. Het centrale veilinggebouw had in 2007 een oppervlakte van rond de 860.000 m² en was daarmee het grootste overdekte handelsgebouw ter wereld.

Ensemble Aalsmeer-Uithoorn staat hieronder beschreven aan de hand van drie provinciale kernwaarden:

- de landschappelijke karakteristiek: de landschapstype en de belangrijkste kenmerken van deze landschappen.
- openheid en ruimtebeleving: de beleving van de vrije open ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten.
- de ruimtelijke dragers: de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen. Denk hierbij aan bebouwingslinten, bomenlanen en dijken.

5.4 Gemeentelijk beleid

5.4.1 Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

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

In de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 worden de ontwikkelingen die op basis van de Aalsmeerse Gebiedsvisie zijn ingezet als uitgangspunt genomen voor een analyse van de status quo en een aanduiding van de ontwikkelingskoers voor het komende decennium. Als gegeven in de ontwikkeling van Aalsmeer wordt inmiddels beschouwd de herontwikkeling van verouderde glastuinbouwgebieden, de bouw van een aantal grotere woonwijken, de ontwikkeling van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer langs de omgelegde N201 en de herontwikkeling van het oude tracé van de N201. Een belangrijk onderdeel van de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 is het benoemen van de unieke cultuurhistorische en landschappelijke waarden die tezamen de ruimtelijke hoofdstructuur van Aalsmeer vormen en richting moeten geven aan de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Het betreft de specifieke natuur- en landschappelijke kwaliteiten van de Westeinderplassen en de Bovenlanden, de historische dorpskernen van Aalsmeer en Kudelstaart en de beeldbepalende lintstructuren in de Bovenlanden en in de polder. Deze structurerende elementen, het zogenaamde dorpse karakter van Aalsmeer, dienen behouden en versterkt te worden. Desondanks mag in sommige gevallen voor meer stedelijke oplossingen als gestapeld bouwen worden gekozen. Volgens de Gebiedsvisie kan gestapeld bouwen in sommige gevallen wenselijk zijn om een goede invulling te geven aan herstructureringsopdrachten. Het gaat dan om het markeren van kruispunten en assen en om het creëren van aantrekkelijke woonmilieus in een groen-blauwe setting. De gemeente Aalsmeer heeft voor de "Gebiedsvisie Aalsmeer 2020" een uitvoeringsparagraaf en een uitvoeringsagenda opgesteld. Ze geven een integraal overzicht van alle uitgewerkte onderwerpen uit de Gebiedsvisie.

Relevantie plangebied

In de uitvoeringsagenda staat een overzicht van de ruimtelijke ontwikkelingen in Aalsmeer. Stommeerkade Oost, waar Parkmeer een onderdeel van is, is opgenomen als bouwlocatie. De voorgestelde planontwikkeling is in overeenstemming met deze uitgangspunten.

5.4.2 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 vervoerssysteem in Aalsmeer. Deze opgaven zijn te herleiden tot de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Eind 2009 is het Aalsmeers Verkeer- en Vervoersplan vastgesteld. Dit plan legt de uitgangspunten en randvoorwaarden zoals gesteld in de "kadernota verkeer en vervoer" (25 januari 2007) vast en heeft als doel om een evenwichtig infrastructureel netwerk in Aalsmeer te verkrijgen, waardoor functies in Aalsmeer middels verschillende modaliteiten goed bereikbaar zijn, de inrichting van het netwerk veilig is en dat overlast veroorzaakt door verkeer in Aalsmeer leefbaar is en blijft.

Voor de bereikbaarheid van Aalsmeer is de 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).

In het Aalsmeers Verkeer- en Vervoersplan zijn drie doelstellingen vastgelegd:

- Het verbeteren van de regionale en lokale bereikbaarheid met alle vervoerwijzen;
- Zorgen voor een verkeersveilige leefomgeving;
- Zorgen voor een leefbaar verblijfsklimaat.

De kern Aalsmeer is voor autoverkeer via drie 'invalswegen' bereikbaar. Van daaruit komt men op de lokale hoofdstructuur van waaruit het verkeer wordt verdeeld over de kern. Op het lokale wegennet wordt het verkeer naar de meest geschikte routes geleid door aanpassing van de vormgeving van wegen (waardoor snelheid en capaciteit worden vergroot of juist verkleind). In het AVVP is een wegcategorisering voor autoverkeer opgenomen. De Burgemeester Kasteleinweg is daarin aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) waarbij ter hoogte van de Ophelialaan een knip is voorzien. Andere in het AVVP genoemde relevante maatregelen in de omgeving van het plangebied zijn de aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg (tussen Burgemeester Kasteleinweg en Ophelialaan-Stommeerkade), de aanleg van een twee-strooks rotonde op de kruising Burgemeester Kasteleinweg-Burgemeester Hoffscholteweg, het herinrichten van de Burgemeester Kasteleinweg door voor het wegvak vanaf de tweebaans rotonde tot aan de Aalsmeerderbrug twee rijbanen Aalsmeer uit en één rijbaan Aalsmeer in te realiseren en het wijzigen van het eenrichtingsverkeer van de 1e J.C. Mensinglaan, de 2e J.C. Mensinglaan en de Ophelialaan (tussen Cyclamenstraat en Burgemeester Kasteleinweg) in tweerichtingsverkeer.

In het AVVP is ook gekeken naar routes voor goederenvervoer. 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. Nabij het plangebied zijn de Burgemeester Kasteleinweg (tussen Ringvaart en Nieuwe Aalsmeerderlaan) en de Burgemeester Hoffscholteweg aangewezen als hoofdontsluiting goederenvervoer (lokaal).

Het netwerk goederenvervoer sluit aan op het Regionale Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer. De Burgemeester Kasteleinweg is verder aangewezen als route voor busvervoer en is onderdeel van een primaire fietsroute.

5.4.3 Nota parkeernormen Aalsmeer

Eind 2012 heeft het CROW (Landelijk kenniscentrum voor verkeer en vervoer) nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd. De 'oude' cijfers dateren van 2004 en dienden als basis

voor de parkeernormen zoals vastgesteld in het Aalsmeer Verkeer- en Vervoerplan (AVVP). In het AVVP zijn echter alleen normen opgenomen voor de categorie 'wonen'.

De aanleiding voor deze Nota Parkeernormen Aalsmeer is als volgt:

- Naast de normen voor de categorie wonen zijn er nog geen parkeernormen vastgesteld voor Aalsmeer en Kudelstaart;
- De parkeernormen uit 2004 en uit het AVVP zijn niet meer actueel;
- De nieuwe kencijfers van het CROW zijn gebaseerd op de meest actuele en recente ervaringscijfers;
- Parkeernormen moeten vanaf 2018 zijn opgenomen in bestemmingsplannen. Door in toekomstige bestemmingsplannen via de regels een verwijzing op te nemen naar deze Nota Parkeernormen inclusief toepassingsregels wordt aan deze verplichting voldaan en geldt voor iedereen een eenduidig kader.

Het vaststellen van parkeernormen en toepassingsregels is om diverse redenen belangrijk en nuttig. Door het parkeren nadrukkelijk te toetsen en de juiste parkeernorm zo vroeg mogelijk in een planproces te bepalen wordt parkeeroverlast voorkomen en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Indien een ontwikkelaar namelijk te weinig parkeerplaatsen realiseert op eigen terrein, gaan er ook mensen in de omgeving parkeren met mogelijk parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties tot gevolg.

Voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars is met deze nota duidelijk welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag. Bovendien bevat de nota duidelijke toepassingsregels om uit te leggen hoe de parkeernormen gehanteerd moeten worden. Hierdoor zorgen we er als gemeente voor dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

Relevantie plangebied

Middels een voorwaardelijke verplichting in de regels wordt gewaarborgd dat er voldoende parkeerplaatsen wordt gerealiseerd bij de woningen conform de Parkeernota van Aalsmeer.

5.4.4 Woonvisie Aalsmeer 2011-2020

Op 14 juli 2011 is de "Woonvisie Aalsmeer 2011-2020" vastgesteld door de gemeenteraad. De woonvisie kan gezien worden als uitwerking van de in 2009 vastgestelde Gebiedsvisie en geeft de visie van de gemeente weer op het gebied van Wonen. Deze missie luidt: "Het is goed wonen in Aalsmeer en dat willen we zo houden. Kwaliteit staat voorop. Die moet ook bereikbaar zijn voor mensen voor wie dat –vanwege bijvoorbeeld financiën of gezondheid– niet vanzelfsprekend is. We blijven groeien, maar slechts beheerst, en verleggen de aandacht naar het bestaande woonaanbod".

Het bouwprogramma voor de periode 2011 tot en met 2020 bedraagt per saldo maximaal 1.500 woningen (uitgaande van circa 1.650 nieuw te bouwen woningen). Deze nieuw te bouwen woningen zijn onderverdeeld in verschillende prijsklassen (variërend van goedkoop naar duur). Op 12 december 2019 is de Woonagenda 2020 vastgesteld. Dit actueel woonbeleid wordt ingezet ter bevordering van doorstroming op de vastgelopen woningmarkt. Dit betekent bouwen in verschillende gidscategorieën. Er wordt ingezet op de realisatie van gemengde wijken. Speciale aandacht voor de doelgroepen starters en senioren.

Relevantie plangebied

Onderhavig initiatief sluit aan bij de uitgangspunten van de Woonvisie. De kleinschaligheid van het project en de hoogwaardige woningen sluiten aan bij het streven van de Woonvisie naar kwaliteit en een dorpse sfeer.

5.4.5 Beleidsnota Archeologie Aalsmeer

In de beleidsnota Archeologie gemeente Aalsmeer zijn voor het grondgebied van Aalsmeer diverse archeologiegebieden onderscheiden. Bij de beoordeling van omgevingsvergunningen voor ruimtelijke ingrepen wordt nagegaan of archeologische resten worden bedreigd. In het bestemmingsplan wordt, indien van toepassing voorgeschreven welke verplichtingen de aanvrager heeft op het gebied van archeologische monumentenzorg. Voor deze nota is een inventarisatie uitgevoerd.

Relevantie plangebied

Van alle gebieden in Aalsmeer met archeologische waarden is een beleidskaart opgesteld. Op deze kaart is te zien voor welke gebieden bij welke werkzaamheden onderzoek gedaan moet worden naar de archeologische waarden. Voor dit bestemmingsplan geldt echter dat deze archeologievrij is.



Legenda

Archeologisch onderzoek vereist bij plannen:

-  Alle bodemroering (vergunning aanvragen bij gemeente of provincie)
-  Alle bodemroering
-  Groter dan 50 m² en dieper dan 40 cm
-  Groter dan 500 m² en dieper dan 40 cm
-  Groter dan 10.000 m² en dieper dan 40 cm
-  Archeologievrij
-  Molen
-  Kerk

HOOFDSTUK 6 OMGEVINGSKWALITEIT

6.1 Bodem

Wettelijk- en Beleidskader

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

Het beleid voor bodembescherming kent drie sporen. Het eerste spoor bestaat uit het oplossen van de knelpunten die zijn ontstaan door historische verontreinigingen. Hiervoor is een programmatische aanpak opgesteld, die in de Wet bodembescherming is opgenomen. Het doel, om in 2015 geen locaties meer te hebben waar acute gezondheidsrisico optreden, is in Aalsmeer bereikt. Het 2e spoor richt zich op het voorkomen van nieuwe aantasting door het stellen van regels aan activiteiten in en op de bodem. De Wet Milieubeheer vormt hiervoor de basis. Het 3e en laatste spoor is het ruimtelijke spoor (Wro) dat tot doel heeft te komen tot een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit gebeurt door nieuwe gebruiksfunctie (bv. wonen) alleen te bestemmen op gronden met voldoende bodemkwaliteit. Bij bestaand bodemgebruik worden natuurlijk momenten aangegrepen om de bodemkwaliteit zo nodig te verbeteren. Als ijkpunt kunnen de bodemnormen uit de Regeling bodemkwaliteit worden toegepast.

In gebieden met intensief bodemgebruik is het niet altijd mogelijk om de juiste bodemkwaliteit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te bereiken. Het Besluit bodemkwaliteit (Bkk) biedt dan de mogelijkheid om op projectniveau af te wijken van de generieke normen, mits op gebiedsniveau de kwaliteit niet verminderd en dit beleid door lokaal bestuur wordt vastgesteld. De 3 sporen komen te zijner tijd samen in de Omgevingswet. De uitgangspunten van de Nota bodembeheer worden dan vertaald in de omgevingsvisie en resp. omgevingsplannen.

Provinciale milieuverordening

De provincie beschermt aardkundig interessante gebieden, 'aardkundige waarden', die iets vertellen over manier waarop het landschap is ontstaan. Ze vormen ons aardkundig erfgoed. In de praktijk betekent dit dat alleen grond mag worden toegepast die voldoet aan de bodemchemische normen en die bodemfysisch vergelijkbaar is met de in het toepassingsgebied voorkomende grondsoort. Dit is vastgelegd in de Provinciale milieuverordening. Gebieden met aardkundige waarden dienen planologisch te worden beschermd.

Relevantie plangebied

Het plangebied betreft een oud kassenbouwgebied. Met voorliggend plan wordt dit gebied gereed gemaakt voor woningbouw en een bedrijventerrein. In 2007 is op de locatie een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Op de locatie is matige bodemverontreiniging aangetoond met minerale olie en asbesthoudende puinpartij in een funderingsbak. Om deze reden is in 2012 in opdracht van Parkmeer B.V. een bodemsanering uitgevoerd in het gebied.

Ten behoeve van de planontwikkeling is nogmaals bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2, verkennend bodem- en asbestonderzoek Stommeerkade, BK Ingenieurs, 25 september 2019).

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt het volgende geconcludeerd:

Puinverharding

Het gehalte asbest in puin overschrijdt plaatselijk het criterium voor nader onderzoek (50 mg/kg ds) als gevolg van het aantreffen van een asbesthoudend fragment (fractie > 20 mm). Door middel van een nader onderzoek naar asbest conform de NEN 5897 dient vastgesteld te worden of de hergebruikswaarde van 100 mg/kg ds wordt overschreden. In de overige geanalyseerde puinmengmonsters is asbest aangetoond in een maximaal gehalte van 5,60 mg/kg ds. Het criterium voor nader onderzoek wordt hierbij niet overschreden.

Op grond van voorgaande is voor het onderdeel asbest nader onderzoek verricht, zie bijlage 3, nader asbestonderzoek, BK Ingenieurs, 22 april 2020. Uit dit onderzoek blijkt het volgende.

- In de puinverharding (met beperkte omvang) zijn zes asbesthoudende fragmenten aangetroffen in de fractie > 20 mm. Het gewogen gehalte aan asbest in het puin betreft 34,78 mg/kg ds. Het gehalte overschrijdt de hergebruikswaarde van 100 mg/kg ds niet. De puinverharding wordt als niet verontreinigd met asbest beschouwd.
- In de onderzochte grond is analytisch asbest aangetoond in de fijne fractie (0,5- 20 mm.) in een gewogen gehalte van 1,28 mg/kg ds. De interventiewaarde voor asbest van 100 mg/kg ds wordt niet overschreden. De grond op de locatie wordt als niet verontreinigd met asbest beschouwd. Er is derhalve geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest.

Bodemkwaliteit

Grond

Algemene kwaliteit

De onderzochte grond (0,0 – 2,0 m -mv) is maximaal licht verontreinigd met de parameters waarop is onderzocht.

PFAS

PFAS is in verhoogde gehalten gemeten, maar niet in gehalten waarbij sprake is van een ernstige verontreiniging.

Asbest

In de onderzochte grond is analytisch asbest aangetoond in een maximaal gehalte van 6,56 mg/kg ds. Het criterium voor nader onderzoek (50 mg/kg ds) wordt niet overschreden.

Grondwater

Algemene kwaliteit

Het grondwater is maximaal licht verontreinigd met de geanalyseerde parameters.

PFAS

PFAS is in verhoogde gehalten gemeten, maar niet in gehalten waarbij sprake is van een ernstige verontreiniging in het grondwater

Hergebruik grond (indicatief)

Volgens de toetsing aan de normen van het Besluit bodemkwaliteit wordt de onderzochte bovengrond indicatief geclassificeerd als 'industrie'. De onderzochte ondergrond wordt geclassificeerd als 'wonen' of 'altijd toepasbaar'.

Op basis van de gemeten gehalten aan PFAS voldoet alle onderzochte grond aan bodemfunctieklassen 'wonen', zowel volgens het landelijk handelingskader als het lokale beleid van Provincie Noord-Holland.

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan

6.2 Water

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

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

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn water is een Europese richtlijn die moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De Kaderrichtlijn moet in landelijke wet- en regelgeving worden omgezet. Met de komst van de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water is de KRW vertaald in de Nederlandse wetgeving. De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid. Er worden ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Nationaal Waterplan

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

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

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

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot

het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's. Voorts bevat het besluit bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan, waaronder de gevallen waarin een elektronische aanvraag wordt ingediend.

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

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

Bestuursakkoord Water

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

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

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

Provinciale Watervisie 2016-2021

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

waarborgen van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's;

- zorgen voor schoon en voldoende drinkwater;
- kader stellen voor regionale waterkeringen;
- beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit;
- waterrobuust inrichten bevorderen;
- bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater;
- Zorgen voor schoon en voldoende grondwater.

Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wro.

Beleidsregels Keur 2017

De Keur van hoogheemraadschap van Rijnland is op 1 september 2017 in werking getreden. De keur is een verordening waarin Rijnland regels stelt die nodig zijn om binnen het beheergebied waterveiligheid, droge voeten, voldoende oppervlaktewater en schoon oppervlaktewater te bieden.

Het belangrijkste onderdeel van de keur is hoofdstuk 3. In dit hoofdstuk heeft Rijnland vastgelegd op welke wijze handelingen die invloed hebben op het functioneren van het watersysteem worden gereguleerd. Het gaat hierbij om regulering via een zorgplicht, algemene regel, vergunningplicht of een absoluut verbod. Dit houdt in dat handelingen in het watersysteem in eerste instantie via de zorgplicht gereguleerd worden.

Bij handelingen waarop de zorgplicht van toepassing is, zijn er geen of nagenoeg geen nadelige effecten op het functioneren van het watersysteem te verwachten. De zorgplicht is dit vangnet. Op basis van deze zorgplicht krijgt eenieder de verplichting om bij het uitvoeren van handelingen voldoende zorg voor het functioneren van het watersysteem in acht te nemen. In de keur is aangegeven welke randvoorwaarden hierbij in acht moeten worden genomen.

Gemeentelijk rioleringsplan Aalsmeer (GRP) 2015-2020

De gemeente stelt zich tot doel om tot een doelmatige invulling van de zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater te komen. Aan de rioleringszorg liggen vijf hoofddoelen ten grondslag. Dit zijn: duurzame bescherming volksgezondheid, voorkomen van wateroverlast, duurzame bescherming van natuur en milieu, voorkomen van hinder en toekomstgerichte (afval)waterketen en grondwatersysteem.

De belangrijkste wettelijke verplichtingen en bevoegdheden van gemeenten op het gebied van de afvalwaterketen en de grondwaterzorgplicht kunnen als volgt worden samengevat:

- gemeenten zijn verplicht een (verbreed) GRP op te stellen. Dit plan vormt het kader voor de invulling van de zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater;
- de gemeente heeft de bevoegdheid voor het heffen van een belasting ter bekostiging van de genoemde zorgplichten;
- de gemeente heeft de mogelijkheid om bij verordening regels te stellen met betrekking tot het lozen van afvloeiend hemelwater en grondwater;
- bestuursorganen (in het bijzonder gemeenten en waterschappen) moeten bij opstellen en uitvoeren van beleid met betrekking tot afvalwater rekening houden met een in de wet vastgestelde voorkeursvolgorde.

Relevantie plangebied

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland. De Stommeerkade, binnen het plangebied gelegen, is een regionale waterkering (boezemkade). Ter bescherming van deze waterkering zijn door Rijnland een kernzone, een beschermingszone en een buitenbeschermingszone vastgesteld.

Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met de waterkerende functie van de Stommeerkade. De beschermingszone van de waterkering betreft 40 meter aan weersijden van de Stommeerkade en heeft in het bestemmingsplan de bestemming 'Waterstaat- Waterkering' gekregen.

De oppervlaktewateren in Rijnland zijn onderverdeeld in twee typen: hoofdwatgangen en overige watgangen. In dit plangebied liggen de overige watgangen. Dempingen van meer dan 100 m² vragen, ook in overige watgangen, een maatwerkafweging. De grote omvang van de demping kan namelijk aanzienlijke beperking van de aan- en afvoer van water opleveren. Bij deze maatwerkafweging zijn de locatie van de demping en de locatie van de ontgraving ten opzichte van het afvoerende gemaal, van belang. Vanwege deze maatwerkafweging is een vergunningplicht noodzakelijk.

Voor het vergroten van een bestaande watgang volstaat een algemene regel. Het graven van het water moet worden gemeld.

Kabels en leidingen ter plaatse van watergangen hebben een geringe invloed op het watersysteem en kunnen daarom zonder regels, maar met zorgplicht, worden aangebracht.

Een deel van de buitenbeschermingszone van de waterkering valt zoals hiervoor reeds is aangegeven binnen het plangebied.

Watercompensatie

In geval van een toename van verharding dient er op basis van de Keur in voorkomende geval met water gecompenseerd te worden. Voor Parkmeer is een berekening gemaakt hoeveel water er gecompenseerd moet worden.

Berekening Parkmeer

Bestaande situatie:	Totale (reeds verwijderde) verharding	=18.690 m ²
Nieuwe situatie:	Totale verharding	=17.828 m ²

De verharding neemt in de nieuwe situatie af t.o.v. de bestaande situatie. Daarnaast is er bij het verwijderen van bestaande kassen en bedrijfsbebouwing en het bouwrijp maken van het gebied reeds 3000 m² nieuw water aangelegd/extra gegraven.

Conclusie is dat er voldoende water in het plangebied aanwezig is. Voor de ingrepen die de planvorming in het watersysteem met zich brengt heeft Hoogheemraadschap aan initiatiefnemer een watervergunning verleend, zie bijlage 4. Het bestemmingsplan is uitvoerbaar voor het aspect water.

Klimaat effecten - adaptatie

In verband met de verandering van het klimaat is het noodzakelijk om na te gaan in hoeverre hierop kan worden geanticipeerd. Dit is vastgelegd in het Deltaprogramma. Het kennisportaal Ruimtelijke Adaptatie gaat uit van vier elementen van klimaat effecten: overstromingsrisico, wateroverlast, droogte en hittestress. De kans op overstromingen van het plangebied is zeer beperkt: het gebied wordt beschermd door de primaire waterkering van Dijkkring 19, maar ook door de regionale kering rondom (o.a. de Stommeerkade).

Wateroverlast wordt voorkomen door de aanleg van extra water. Hemelwater wordt afgekoppeld en het gebied wordt van een gescheiden riolering voorzien. Van de private eigenaren wordt verwacht dat zij hun water zoveel mogelijk op eigen terrein verwerken. Nadelige droogte-effecten worden niet verwacht, omdat in het gebied geen landbouwgewassen worden geteeld en geen natuurgebied is voorzien. Particuliere eigenaren kunnen het afgekoppelde hemelwater bergen, bijvoorbeeld in een regenton, en hergebruiken. Hittestress wordt niet voorzien, omdat het hier niet gaat om een stedelijke omgeving met veel verharding en weinig groen.

6.3 Geluid

Beleidskader

In het algemeen maakt een bestemmingsplan de aanwezigheid van geluidproducerende bronnen, zoals industrie en wegverkeer, ruimtelijk mogelijk. Ook worden bestemmingen mogelijk gemaakt die een zekere mate van rust behoeven, zoals woningen en ziekenhuizen.

Wet geluidhinder

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezonde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerslawaai in de Wet luchtvaart en het bijbehorende

Luchthavenindelingbesluit. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, op grond van een goed woon- en leefklimaat.

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

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

Industrie algemeen

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

Wegverkeer

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

Luchtverkeer

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

Relevantie plangebied

De nieuw te bouwen woningen zijn gelegen binnen de in de Wet geluidhinder (Wgh) vastgelegde geluidszones van de Burgemeester Hoffscholteweg, de Aalsmeerderweg, de Ophelialaan, de Oosteinderweg en de Molenvlietweg. Dit betekent dat op grond van de Wgh akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd en moet worden getoetst aan de normen uit deze wet. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens de geluidbelasting als gevolg van de Stommeerkade berekend. Tevens is het plangebied gelegen binnen het zonebesluit Schiphol Oost vanwege het aspect Industrielawaai. Ook bevindt de locatie zich binnen beperkingengebied van de luchthaven Schiphol voor het luchtvaartlawaai. De gemeente Aalsmeer heeft hogere grenswaarden beleid. In dat beleid zijn voorwaarden opgenomen waaronder een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld. In dit rapport wordt, indien vaststelling van hogere waarden noodzakelijk is, eveneens getoetst aan dit beleid.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek verricht, zie bijlage 5, Kuiper Compagnons, Akoestisch onderzoek Parkmeer, 6 februari 2020 en een aanvullend onderzoek, zie bijlage 6.

Wegverkeerslawaaï

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Burgemeester Hoffscholteweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De geluidbelasting bedraagt maximaal 54 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwe woningen en een bestaande (geprojecteerde) weg, wordt niet overschreden. Het verkeer op de overige in het onderzoek betrokken wegen veroorzaakt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan "Stommeerkade Oost" van 9 september 2010 is door Adviesbureau IJmeer B.V. de onderzoeksnotitie "Geluidsbelasting industrielawaai op uit e werken woongebieden in het plan Stommeerkade Oost, Aalsmeer" van 17 mei 2010 opgesteld. Deze onderzoeksnotitie gaat in op de geluidsbelastingen als gevolg van het voor geluid gezoneerde industrieterrein Schiphol Oost, waarvan de juridische zone sindsdien niet gewijzigd is, zodat de in deze onderzoeksnotitie gepresenteerde geluidsbelastingen als actuele geluidsbelastingen beschouwd kunnen worden. De maximale geluidbelasting in het plangebied is 52 dB(A). Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden. Het treffen van bron- en/of overdrachtsmaatregelen is vanwege de grote afstand tussen het industrieterrein en het plangebied niet mogelijk. Er dient een hogere waarde aangevraagd te worden.

Omdat er slechts circa tien woningen worden gebouwd in het plangebied, wordt er voldaan aan de eis van het LIB 4 om minder dan 25 woningen per ontwikkeling binnen het 'beperkingenbied geluidsgevoelige gebouwen' te realiseren. De geluidcontouren uit 2016 tonen aan dat de geluidbelasting vanwege de luchtvaart binnen het plangebied varieert van 58 tot 60 dB. Voorluchtvaartlawaaï gelden geen grenswaarden maar er dient op grond van het LIB Schiphol wel met het luchtvaartlawaaï rekening te worden gehouden.

Gelet op de overschrijding van de voorkeursgrenswaarden voor weg- en industrielawaai is onderzocht of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. De onderzochte bron- en overdrachtsmaatregelen stuiten op bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële aard. Maatregelen tegen het vliegtuiglawaaï zijn niet mogelijk.

Hogere waarden

Omdat bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk en doelmatig zijn gebleken, kunnen burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer overwegen hogere waarden vast te stellen (inclusief correctie ex artikel 110g Wgh). In het hogere waarden beleid van de gemeente Aalsmeer is geregeld dat burgemeester en wethouders alleen een hogere waarde zullen vaststellen indien de gevoelige bestemming tenminste 1 geluidsluwe zijde heeft. Ten opzichte van het wegverkeerslawaaï wordt aan deze voorwaarde voldaan.

Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in de zone van meerdere geluidbronnen ligt, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidsbelasting is. Het bevoegd gezag moet dan een oordeel vellen over de hoogte van deze geluidsbelasting. Een wettelijke toets aan een grenswaarde is niet aan de orde.

In het gemeentelijk geluidsbeleid, zoals vastgelegd in de rapportage 'Deelnota Hogere Waarden Beleidsnota geluid' van Regio Amstelland-Meerlanden van maart 2007, is geregeld dat, in geval van cumulatie, de maximaal mogelijk te verlenen ten hoogste toelaatbare waarde niet meer dan +3 dB verhoogd mag worden. Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Ter plaatse van de geprojecteerde woningen is sprake van cumulatie van weg-, industrie- en luchtvaartlawaai. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 65 t/m 66 dB. Op basis van deze gecumuleerde geluidsbelastingen is het akoestisch klimaat ter plaatse van deze woningen als "slecht" te kwalificeren. Als compensatie zullen er geluidsisolerende maatregelen aan de gevelconstructie worden aangebracht. Ter plaatse van de verblijfsruimten in de woningen is het akoestisch klimaat derhalve als "goed" te kwalificeren

Geluidwering van de gevel

Voor de gevels met een gecumuleerde geluidsbelasting vanwege het weg-, industrie- en luchtvaartlawaai, dient bij de aanvraag van een bouwvergunning met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of de te projecteren woningen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen.

Aanvullend onderzoek

In het aanvullende onderzoek is ingegaan op de te verwachten geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeer, de industrie en het luchtverkeer, ter plaatse van de gevels van de indicatieve verkaveling van het plan Parkmeer te Aalsmeer. Voor de beoordeling van een goed woon- en leefklimaat is van belang in hoeverre de geluidsbelasting binnen/buiten de woning voldoet aan de wettelijke grenswaarden. Van belang hierbij zijn de optredende geluidsbelastingen ten gevolge wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai en de combinatie van deze bronnen in relatie tot de normstelling. Van een goed woon- en leefklimaat is sprake indien door (aanvullende) maatregelen kan worden voldaan aan de normstelling op basis van gezondheidsnormen. Uit dit onderzoek blijkt dat door het (extra) isoleren van de woningen het mogelijk is binnen de woningen zorg te dragen voor een goed woon- en leefklimaat. Om een goed woon- en leefklimaat buiten de woningen te waarborgen kan een buitenruimte worden gerealiseerd in de vorm van een (afsluitbare) serre/tuinkamer met een geluidsisolatie van minimaal 15 dB voor luchtvaartlawaai.

Conclusie

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat realisatie van de woningen mogelijk is binnen de kaders van de Wet geluidhinder. Er dient een procedure hogere grenswaarde doorlopen te worden voor weg- en industrielawaai. Aanvullend zijn er in de regels een 2-tal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ter borging van een goed woon- en leefklimaat voor toekomstige bewoners, namelijk een verplichting om gevels met een bepaalde geluidwerendheid te realiseren enerzijds en tevens een verplichting dat er een afsluitbare buitenruimte wordt gerealiseerd met een aantoonbare gevel- en dakisolatie van minimaal 15 dB.

Het ontwerp besluit heeft gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp besluit hogere grenswaarde. Er zijn wel/ geen zienswijzen ingediend. Het college heeft op PM een besluit hogere grenswaarde genomen. Zie bijlage 7 voor het besluit.

6.4 Luchtkwaliteit

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

volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

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

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen.

Grenswaarden

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

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

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³. Met name NO₂ en PM₁₀ zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen. In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale groottes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Relevantie plangebied

De ontwikkeling van voorgestelde woningbouwlocatie is ingevolge de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' aangewezen als een categorie die niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Als NIBM-categorie is aangewezen een woningbouwontwikkeling van maximaal 1500- woningen met één ontsluitingsweg. Met

dit bestemmingsplan worden maximaal 10 woningen mogelijk gemaakt en 6500 m² aan bedrijven in categorie 1 en 2, een luchtkwaliteitonderzoek is daarom niet nodig. Bovendien laat het zogenoemde monitoringstool prognoses zien voor 2015 en 2020, waaruit blijkt dat ter plaatse voldaan wordt aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Ook is in het kader van het bestemmingsplan Stommeerkade Oost een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. De conclusie was dat de beoogde ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Bovendien vinden nu geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsgrenswaarden plaats in het plangebied en is de prognose dat dat ook in de toekomst niet zal gebeuren. Dit blijkt uit het zogenoemde monitoringstool. Luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de planontwikkeling.

6.5 Externe veiligheid

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

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

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

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

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

Besluit externe veiligheid transportroutes

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

betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

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

Relevantie beschrijving plangebied

Opslag gevaarlijke stoffen

In de nabije omgeving van het plangebied bevindt zich maar één locatie waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Dit is een verffabriek aan de Oosteinderweg 32 met een richtafstand van 200 m. De meest nabijgelegen woning ligt op ongeveer 250 meter afstand. Het plangebied ligt buiten het risicogebied van de verffabriek en zal dus geen invloed hebben op de uitvoering van de gewenste ontwikkeling t.a.v. het aspect externe veiligheid.

Transport gevaarlijke stoffen

Op de wegen rondom het plangebied vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In het plangebied en de nabije omgeving zijn ook geen buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gelegen. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van de ontwikkeling.

Buisleidingen

Buiten het plangebied is een regionale aardgastransportleiding (12 inch 40 bar) aanwezig. Voor deze leiding geldt een vrijwaringszone. Het plangebied valt niet binnen deze (groen weergegeven) zone zoals onderstaande afbeelding laat zien.



Luchthavenindelingbesluit

Zoals reeds uit paragraaf 5.2.2. en 5.3.3. blijkt dient binnen het plangebied in de bestemming 'Bedrijventerrein' rekening te worden gehouden met bijlage 5 van het LIB, beperking aantrekkingsvogels. De aanvaringen van vogels en luchtvaartuigen vormen een gevaar voor de luchtvaart. Het vogelaanvaringsgevaar wordt onder andere veroorzaakt door de aanwezigheid van gebieden met een sterke vogelconcentratie in de nabijheid van de luchthaven. Vogelaantrekkende functies worden uitgesloten binnen dit bestemmingsplan.

Daarnaast worden er 10 geluidsgevoelige gebouwen, zijnde woningen, gerealiseerd binnen het beperkingsgebied. Met oog op externe veiligheid is er in dit

beperkingengebied op grond van de LIB beperkingen gesteld ten aanzien van de hoogte van gebouwen. Aangezien ruimschoots onder de maximaal toegestane bouwhoogtes wordt gebleven en het bestemmingsplan geen vogelaantrekkende functies mogelijk maakt als bedoeld in artikel 2.2.3 LIB zijn er vanwege het LIB geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkelingen vanuit het aspect externe veiligheid.

6.6 Flora en fauna

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

De wet kent een beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, voor soorten van de Habitatrichtlijn en voor andere soorten. Het komt er onder andere op neer dat soorten niet opzettelijk gedood, gevangen of verstoord mogen worden. Ook het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen is verboden. Gedeputeerde Staten kunnen in sommige gevallen ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen. Vrijwel alle vogels zijn beschermd ingevolge de Vogelrichtlijn. Habitatrichtlijnsoorten zijn bijvoorbeeld alle vleermuissoorten. Onder andere soorten vallen onder andere de ringslang en de grote modderkruiper.

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

Relevantie plangebied

Ten behoeve van het initiatief is een quick scan ecologie uitgevoerd (zie bijlage 8, NIPA Milieutechniek B.V., quick scan Flora en Fauna Parkmeer, 27 september 2019).

Op basis van de quickscan die is uitgevoerd ter plaatse van het plangebied Parkmeer aan de Stommeerkade/het Bielzenpad te Aalsmeer, blijkt dat de locatie mogelijk een foerageergebied vormt voor vleermuizen. De locatie is echter geen essentieel foerageergebied, in de omgeving zijn voldoende alternatieven beschikbaar. Bij de bouw dient voorkomen te worden dat bouwlampen voor lichtverstoring voor foeragerende vleermuizen zorgen.

Indien de aanwezige wilgen binnen het plangebied gerooid dienen te worden, dienen deze buiten het broedseizoen gerooid te worden, omdat niet uit te sluiten is dat in de kroon nesten aanwezig kunnen zijn. Op grond van het onderzoek kunnen effecten op beschermde planten- en diersoorten worden uitgesloten.

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen Natura 2000 gebieden met stikstofgevoelige habitats aanwezig. De afstand tussen het plangebied en het meest dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Botshol is dermate groot (9 km) dat negatieve effecten in dit Natura 2000-gebied vrijwel uitgesloten kunnen worden. Ter onderbouwing hiervan is een quick scan, op basis van een berekening met AERIUS 2019 uitgevoerd (zie bijlage 9, BK Milieuadvies, beoordeling stikstofdepositie Stommeerkade Aalsmeer). De berekening laat zien dat er geen negatieve effecten op de genoemde natuurgebieden optreden. De Wet natuurbescherming staat de uitvoering van het initiatief niet in de weg.

6.7 Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg is het doel van het in 1992 gesloten Verdrag van Valletta (Malta) verwerkt, te weten: bescherming van het archeologische

erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld. Kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. Verder wordt het verrichten van opgravingen aan de markt overgelaten.

Door de wet heeft de gemeente een nieuwe wettelijke taak gekregen: bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient de gemeente rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied. De aanvrager van een omgevingsvergunning en een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten moet zelf de kosten dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, uitgaande van het principe 'De verstoorder betaalt'. De aanvrager heeft recht op nadeelcompensatie van de gemeente wanneer de kosten onredelijk hoog zijn.

Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden.

De volgende archeologische voorschriften worden in de wet genoemd:

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

De provincie of het rijk kunnen in plaats van de gemeente bevoegd zijn om beslissingen te nemen over terreinen met archeologische resten. Het gaat daarbij om vergunningen voor ontgravingen en om vergunningen inzake beschermde archeologische monumenten die voorkomen op de monumentenlijst van het rijk. Aan deze vergunningen kunnen dezelfde archeologische voorschriften worden verbonden.

Het rijk is ook het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen. Vondsten met archeologische waarde dienen te worden aangegeven bij het provinciaal depot voor archeologie van de provincie Noord-Holland.

Relevantie plangebied

Het plangebied maakt deel uit van een poldergebied dat tussen 1650-1974 is drooggelegd. Na onderzoek is gebleken dat de archeologische verwachting in het plangebied zeer laag is. Hiervoor gelden geen criteria met betrekking tot eventuele bodemverstoring. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit plan.

6.8 Verkeer en parkeren

Verkeer

Voor de berekening van verkeersgeneratie kan gebruik worden gemaakt van de CROW-publicatie 317. De publicatie gaat in op parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie voor ongeveer honderd bestemmingen. Conform de CROW publicatie 317 is het gebied aan te merken als een niet stedelijk gebied/rest bebouwde kom. Op basis van deze typebepaling kan voor een woning worden uitgegaan van een verkeersgeneratie van ongeveer 7 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee, bedraagt de extra verkeersgeneratie ten behoeve van de 10 woningen ongeveer 70 mvt/etmaal.

Gelet op het gegeven dat deze woningen hun eigen ontsluitingsweg hebben, de relatief geringe toename van het aantal extra verkeersbewegingen en het feit dat deze extra verkeersgeneratie zal opgaan in het bestaande verkeersbeeld ter plaatse zullen deze extra verkeersbewegingen niet leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Voor de bedrijven geldt dat bedrijven tot maximaal categorie 2 zijn toegestaan. Van deze gronden mag 6500 m² worden bebouwd. Uitgaande van de norm uit de CROW voor bedrijfsverzamelgebouwen (matig stedelijk, schil centru) bedraagt het gemiddelde kencijfer voor de verkeersgeneratie op deze locatie 7,4 ritten per 100 m² bvo op een gemiddelde weekdag. Bij 6500 m² bvo bedrijven is dus sprake van $65 \times 7,4 = 481$ mvt/etm op een gemiddelde weekdag bij een maximale planologische invulling.

De hiervoor weergegeven verkeersaantallen kunnen zonder probleem op het omliggende wegennet worden afgehandeld. Daarbij dient te worden bedacht dat er voorheen een glastuinbouwbestemming op deze gronden zat die ook de nodige verkeersbewegingen met zich bracht.

Parkeren

In de parkeerbehoefte wordt voor zowel de woningen als de bedrijven op geheel eigen terrein voorzien. Per woning worden minimaal 3 parkeerplaatsen aangelegd, waarmee wordt voldaan aan de uit de Nota Parkeernormen 2016 voortvloeiende vereisten.

Gelet op voorgaande bestaan er t.a.v. van de aspecten verkeer en parkeren geen belemmeringen in de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

6.9 Bedrijven en milieuzonering

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevend afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Daarnaast bepaalt de feitelijke (planologische) situatie eveneens in hoeverre bedrijven in de bestaande situatie reeds beperkt worden in hun bedrijfsvoering.

De VNG-brochure wordt gebruikt als hulpmiddel (niet als blauwdruk) bij het opstellen van bestemmingsplannen met nieuwe milieugevoelige functies of nieuwe milieubelastende functies. Er bestaat geen plicht om de brochure te hanteren, wel is het een algemeen aanvaarde methode in Nederland gebleken.

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

Relevantie plangebied

Het plangebied is, met uitzondering van de geluidszone van Schiphol-Oost, niet gelegen binnen een milieuzone van enig bedrijf. Daarnaast zijn er in het plangebied zelf geen bedrijven met een milieuzone aanwezig. Binnen de regels van het bestemmingsplan is gesteld dat de bedrijven, die zich mogen vestigen op het te ontwikkelen bedrijventerrein, een milieu categorie 1 of 2 mogen hebben. De grootste richtafstand tot woningen is bij categorie 2 is 30 meter. Het gebied kan worden gekenmerkt als gemengd gebied waardoor de richtafstanden met één stap mogen worden verlaagd. De grootste richtafstand tot woningen wordt dan 10 meter. Binnen het plan wordt aan deze afstand worden voldaan.

6.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2017 is het Besluit m.e.r. aangepast. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van "aanzienlijke gevolgen voor het milieu". Het gewijzigde besluit is op 7 juli 2017 in werking getreden en de drempelwaarden zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project (ruim) onder de drempelwaarden blijft er toch een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn.

Bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met een oppervlakte van 100 hectare of meer of als de ontwikkeling een aaneengesloten gebied en 2000 woningen of meer omvat is er een beoordelingsplicht. De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. (kolom 2-'gevallen' in de D-lijst) zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Dat hoeft echter niet altijd het geval te zijn: in bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang wel degelijk belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. De consequentie van de nieuwe regeling is dat in elk besluit of plan, dat betrekking heeft op activiteiten, die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan m.e.r. Er zal een toets moeten worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn en hierover een separaat besluit nemen.

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

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een plan-MER.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is dus altijd nodig als een besluit of plan wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud.

Toetsing

Het plan blijft, met 10 woningen, 13.000 m² aan bedrijventerrein (waarvan maximaal 6500 m² bebouwd) en bijbehorende (parkeer)voorzieningen, ruim beneden de drempelwaarde zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. (kolom 2-'gevallen' in de D-lijst). In categorie D11.2 is voor "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject", een drempelwaarde van 100 hectare of meer, of 2.000 of meer woningen opgenomen. In het kader van de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is getoetst aan het Besluit m.e.r. (zie bijlage 10, Vormvrije m.e.r.-beoordeling Stommeerkade Aalsmeer, BK Advies, 27 september 2019). In deze vormvrije m.e.r.-notitie is de impact van de voorgenomen realisatie van bedrijfs- en woonkavels aan de Stommeerkade te Aalsmeer omschreven. Uit het onderzoek dat in het kader van dit bestemmingsplan is uitgevoerd is gebleken dat de planontwikkeling niet tot significante nadelige effecten zal leiden. Omvangrijke negatieve milieueffecten zijn hierdoor uitgesloten, waardoor het opstellen van een plan-m.e.r. niet nodig is. Het college heeft hiertoe op PM een besluit genomen. Het aspect m.e.r.-beoordeling vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

HOOFDSTUK 7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Grondexploitatie

De gemeente is op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht om bij het mogelijk maken van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, een exploitatieplan vast te stellen ten behoeve van het verhalen van de door de gemeente te maken kosten, tenzij voorafgaand aan de vaststelling van de bestemmingswijziging een overeenkomst tot stand is gekomen waarin dit kostenverhaal is verzekerd. Voorliggend project voorziet in de bouw van een 10 woningen en 6.500 m² bvo bedrijven. Op grond van artikel 6.2.1 sub b van het Bro betreft het derhalve een bouwplan waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden opgesteld. De gemeente heeft met de aanvrager, ten behoeve van onderhavige grondexploitatie, een anterieure overeenkomst gesloten waarin de kosten voor de grondexploitatie worden verhaald op aanvrager. Het is niet nodig een tijdvak of fasering of regels danwel een uitwerking van regels publiekrechtelijk op te leggen. Hiermee is het verhaal van kosten anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk.

Planschade

'Planschade', is de schade die iemand lijdt doordat hij of zij in een planologisch nadeliger situatie is gekomen als gevolg tussen de nieuwe (onvoorziene) planologische situatie en de bestaande/ oude situatie. De kans op planschade wordt in het onderhavige geval gering geacht. De 'oude' bestemming bedrijven wordt omgezet naar een woonbestemming, die bovendien geringere bouwmogelijkheden kent. Ten behoeve van het aspect planschade is bovendien een overeenkomst met de ontwikkelaar gesloten, die evt. planschadekosten voor zijn/ haar rekening neemt. Het aspect planschade staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijksdiensten en andere instanties op PM. De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 4 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

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

Alleen de brandweer heeft middels een advies gereageerd op het voorontwerp-bestemmingsplan. In de bijlage 11 Nota van Beantwoording artikel 3.1.1. Bro-reacties bij deze toelichting is een samenvatting opgenomen van de ingekomen reactie en het antwoord daarop van het college van burgemeester en wethouders.

7.2.2 Zienswijzen

Het bestemmingsplan heeft de procedure als bedoeld in afdeling 3.2a van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht is van toepassing. Tijdens de termijn van terinzagelegging is **PM** zienswijzen ingekomen. Deze zienswijze, die is samengevat en beantwoord in een Nota van Beantwoording zienswijze heeft geleid tot een aanpassing in de toelichting van het van het wijzigingsplan. Ook is de verbeelding ambtshalve aangepast. De Nota van Beantwoording zienswijzen evenals de ambtshalve aanpassingen opgenomen als bijlage bij het vaststellingsbesluit.

