



Gemeente Aalsmeer
Bestemmingsplan 'Noordvork'

Documentatiepagina

Opdrachtgever:	Gemeente Aalsmeer
Titel rapport:	Bestemmingsplan 'Noordvork'
Rapporttype:	Toelichting, regels en plankaart
Rapportnummer:	211X01431.037905_3
Datum:	22 januari 2009
Concept:	30 maart 2007
Voorontwerp:	8 november 2007
Ontwerp:	9 september 2008
Vaststelling:	22 januari 2009
Contactpersoon opdrachtgever:	Mevrouw L. van de Craats Gemeente Aalsmeer Postbus 253 1430 AG Aalsmeer
Projectteam BRO:	Ayhan Aygün Jochem Visser Linda Hoeben

Toelichting

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel van het bestemmingsplan	6
1.3 Het plangebied	6
1.4 Leeswijzer	6
2. VISIE OP HOOFDLIJNEN	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Beschrijving ontwerp	9
2.3 Conclusie	11
3. BESTAANDE SITUATIE	13
3.1 Ruimtelijke en functionele structuur	13
3.2 Geldende bestemmingsplannen	13
4. BELEID	15
4.1 Inleiding	15
4.2 Rijksbeleid	15
4.3 Provinciaal beleid	17
4.4 Gemeentelijk beleid	18
5. MILIEUASPECTEN EN OVERIGE WAARDEN	21
5.1 Inleiding	21
5.2 Bodemkwaliteit	21
5.3 Waterhuishouding	22
5.3.1 Rijksbeleid	23
5.3.2 Provincie	24
5.3.3 Regionaal beleid	24
5.3.4 Gemeentelijk beleid	27
5.3.5 Waterhuishouding in de huidige situatie	29
5.3.6 Waterhuishouding in de toekomstige situatie	31
5.3.7 Watertoets	32
5.4 Geluid	34
5.5 Luchtkwaliteit	39

5.6 Externe veiligheid	42
5.7 Flora en Fauna	48
5.8 Verkeer	51
5.9 Cultuurhistorie en archeologie	52
 6. JURIDISCHE TOELICHTING	 55
6.1 Algemeen	55
6.2 Inleiding	55
6.2.1 Beschrijving in hoofdlijnen	55
6.2.2 Inleidende regels	56
6.2.3 Bestemmingsregels	56
6.2.4 Algemene regels	57
6.2.5 Overgangs- en slotregels	59
6.3 De bestemmingen	59
 7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	 61
 8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	 63
8.1 Vooroverleg	63
8.2 Inspraak	63
8.3 Nieuwe Wro	64
 Bijlagen	
Bijlage 1 Overzicht ligging leidingen & vrijwaringzones	
Bijlage 2 Nota inspraak en artikel 10 Bro overleg	
Bijlage 3 Overzicht onderzoeken	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Aalsmeer werkt samen met de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn en de Ronde Venen aan de omlegging van het tracé van de N201 tussen Hoofddorp en Amstelhoek. De aanleiding hiervoor is de verkeersproblematiek van het huidige tracé.

Het nieuwe tracé dient zowel de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van de betrokken gemeenten te verbeteren. Het huidige tracé van de provinciale weg N201, de Burgemeester Kasteleinweg, wordt na de omlegging van de N201 herontwikkeld ten behoeve van woon- en recreatiegebieden.

De doelstelling daarbij is het oude tracé van de N201 af te waarderen, zodat de verkeersintensiteiten in het dorp afnemen. Dit houdt de realisatie in van een nieuwe verkeersstructuur rondom de kern van Aalsmeer. Een belangrijk onderdeel daarvan is het aanbrengen van een verbindende schakel tussen het dorp en de nieuwe N201. Dit is de zogenaamde Noordvork. Door de Noordvork zal het centrum van het dorp Aalsmeer beter worden ontsloten.

De 'vork' verbindt het dorp met de woonwijk Nieuw Oostende, het bedrijventerrein Greenpark en via de Middenweg met de nieuwe N201. De ontwikkeling van de Noordvork is onder meer vastgelegd in het Structuurplan Herinrichting omgeving Burgemeester Kasteleinweg 2020¹, het Masterplan De Tuinen van Aalsmeer² en de Kadernota Verkeer en vervoer³.



Goudappel Coffeng (27 november 2006), *Kadernota Verkeer- en vervoerplan*. Vastgesteld 25 januari 2007.

¹ Gemeente Aalsmeer (10 mei 2007), *Structuurplan Herinrichting omgeving Burgemeester Kasteleinweg 2020*. Vastgesteld door de gemeenteraad op 10 mei 2007.

² IMOSS bureau voor stedenbouw bv (1 december 2006), *De tuinen van Aalsmeer Masterplan voor de herontwikkeling van het huidige tracé van de N201*. Documentnummer 02495-R. Vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juni 2007.

³ Goudappel Coffeng (27 november 2006), *Kadernota verkeer- en vervoerplan*. Documentnummer: ASR019/Wrj/0104 (vastgesteld door de raad 25 januari 2007).

De aanleg van de Noordvork is een voorwaarde om de doelstelling van de afwaardering van het oude tracé van de N201 te bereiken. Uitgangspunt is dat de Noordvork geen tweede doorsnijding vormt, zoals het huidige traject van de N201 dat in de huidige situatie wel is.

Naast de functie het dorp van Aalsmeer beter te ontsluiten heeft de aan te leggen Noordvork een belangrijke functie als ontsluitingsweg voor de toekomstige woonwijken die in het gebied de Stommeerpolder tot ontwikkeling worden gebracht. De Noordvork kan niet los gezien worden van de Knip in de Burgemeester Kasteleinweg die is voorzien ter hoogte van de Ophelialaan en die het fysiek onmogelijk zal maken door het dorp te rijden.



Afbeelding 1. Ligging van het wegtracé Noordvork, aangegeven in het kader.

Bron: IMOSS (1 december 2006), Masterplan voor de herontwikkeling van het huidige tracé van de N201.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

De aanleg van de Noordvork is een belangrijke schakel in de nieuwe verkeersstructuur rondom de kern van Aalsmeer en een noodzakelijke voorwaarde om tot de afwaardering van het oude traject van de N201 te komen. Op grond van het geldende bestemmingsplan is de aanleg van de Noordvork niet mogelijk. Dit bestemmingsplan beoogt de ontwikkeling van het wegtracé Noordvork op het grondgebied van de gemeente Aalsmeer juridisch-planologisch mogelijk te maken. Aan de basis van de ontwikkeling ligt een ontwerp⁴ van 1 oktober 2007. Dit zogenaamde referentie-ontwerp is als uitgangspunt genomen voor het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is opgebouwd uit een *toelichting*, *planregels* en een *plankaart*. De plankaart en de planregels zijn de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan. Daarin is vastgelegd welke bouw- en gebruiksmogelijkheden de gemeente Aalsmeer in het plangebied toestaat.

1.3 Het plangebied

Het plangebied bevat de gronden van het nieuwe wegtracé Noordvork, gelegen in de Stommeerpolder tussen de kruising van de Stommeerkade met de Aalsmeerderweg en de Ophelialaan en de kruising van de Stommeerkade met de Burgemeester Kasteleinweg (N201).

Het plangebied heeft uitsluitend betrekking op het nieuwe tracé. Gronden die benodigd zijn voor bijvoorbeeld waterberging, landschappelijke inpassing, natuurcompensatie en woningbouwontwikkeling behoren niet tot het plangebied. De exacte begrenzing van de Noordvork is opgenomen op de plankaart.

De gemeente Aalsmeer zal alle gronden gelegen in het plangebied in eigendom verwerven.

1.4 Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

Hoofdstuk 2 bevat de visie op hoofdlijnen en beschrijft de ruimtelijke en functionele uitgangspunten voor het tracé. Om een indruk te krijgen van wat met het bestemmingsplan wordt beoogd, is het lezen hiervan voldoende.

⁴ Grontmij Nederland (1 oktober 2007), *Concept toekomstige tracé Noordvork*. Projectnummer 214397, tekeningnummer 241396002.

De volgende hoofdstukken bevatten de verantwoording van het bestemmingsplan en geven de achtergronden, toelichting en motivatie weer van de gemaakte keuzen die uiteindelijk hebben geleid tot de uitgewerkte planopzet. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de bestaande situatie. In hoofdstuk 4 wordt het relevante beleidskader uiteengezet. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de te onderscheiden milieu- en waardeaspecten. Hoofdstuk 6 bevat de juridische uitgangspunten voor de vertaling van het referentieontwerp in het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 en 8, tenslotte, bevatten een beschrijving van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2. VISIE OP HOOFDLIJNEN

2.1 Inleiding

Voor de nieuwe weg is een voorlopig ontwerp⁵ opgesteld. Dit ontwerp laat zien dat binnen het plangebied een adequate invulling gevonden kan worden voor het nieuwe tracé. Het ontwerp wordt in dit hoofdstuk toegelicht en is op de plankaart ingetekend (als ondergrond).

2.2 Beschrijving ontwerp

Het Masterplan De Tuinen van Aalsmeer⁶ schetst een toekomstbeeld ten aanzien van de herstructurering van het huidige tracé van de N201/Burgemeester Kasteleinweg en aangrenzende gebieden, waaronder het tracé van de Noordvork. Na de verlegging van de huidige N201 wordt het gebied ontwikkeld als kwalitatief hoogwaardig gebied waar ruimte is voor onder meer wonen, werken en recreatie. In het Masterplan zijn stedenbouwkundige uitgangspunten opgenomen voor de verschillende deelgebieden. Hieronder worden de uitgangspunten van het Masterplan beschreven voor zover het het tracé van de Noordvork betreft.

Stedenbouwkundige visie

De verkeersstructuur van Aalsmeer wordt getransformeerd van een sterk hiërarchische 'aortastructuur' naar een meer gelijkwaardige netwerkstructuur. De Noordvork vormt één van de aders van dit netwerk, die net als de overige aders wordt opgenomen in de dorpsstructuur. De Noordvork loopt niet als een ringweg om de dorpsbebouwing heen, maar maakt integraal onderdeel uit van het dorp. Daarom is er voor gekozen om de Noordvork door de polder te leggen en niet langs de polder. Net als andere gebiedsontsluitingswegen in Aalsmeer draagt deze weg zorg voor de bereikbaarheid van wijkdelen en verbindt zij verschillende delen van de gemeente met elkaar.

De Noordvork maakt onderdeel uit van een grotere structuur die het centrum van Aalsmeer Dorp met Nieuw Oostende, Greenpark en de nieuwe aansluiting op de N201 verbindt. De weg doorsnijdt achtereenvolgens de Stommeerpolder, de Molenvliet en de Oostenderpoelpolder. Het tracé waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft ligt in zijn geheel in de Stommeerpolder.

⁵ Grontmij Nederland (1 oktober 2007), *Concept toekomstige tracé Noordvork*. Projectnummer 214397, tekeningnummer 241396002.

⁶ IMOSS bureau voor stedenbouw bv (1 december 2006), *De tuinen van Aalsmeer Masterplan voor de herontwikkeling van het huidige tracé van de N201*. Documentnummer 02495-R. Vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juni 2007.

Het Masterplan voorziet in de vormgeving van de Stommeerpolder van een verouderd en kleinschalig glastuinbouwgebied tot een aantrekkelijk, groen en waterrijk woongebied. De weg wordt onderdeel van dit toekomstige woongebied en zal samen met de aangrenzende (toekomstige) bebouwing een nieuwe buurt vormen aan de rand van Aalsmeer. De polder wordt door een voormalige spoordijk opgedeeld in een oostelijk en een westelijk deel. Het westelijke gedeelte maakt onderdeel uit van deelplan 'Stommeerpolder' en het oostelijk deel wordt binnen het Masterplan aangeduid met de benaming 'Polderzoom'. Er is besloten om het gebied als één deelgebied uit te werken. Beide delen vormen samen het plangebied 'Polderzoom'.

Wegtracé Noordvork

De Noordvork krijgt de functie van een doorstroomweg. Het wegtracé wordt over de gehele lengte uitgevoerd met een profiel van een 2 x 1 rijbaan. De rijbanen worden gescheiden door een doorgetrokken streep. De weg is bedoeld voor het gemotoriseerde verkeer. Ter plaatse van afslagen, kruisingen en oversteekplaatsen is een verbreding of middenberm mogelijk, waardoor voorsorteerstroken en veilige oversteekplaatsen gerealiseerd kunnen worden. De kruisingen worden gelijkvloers uitgevoerd en zonder verkeersregelininstallatie. Voorts zal in het wegtracé op maximaal drie plekken een aansluiting worden opgenomen ter ontsluiting van de aangrenzende bebouwing.

Ter hoogte van de spoordijk is gekozen voor een doorsnijding van de dijk, waardoor de weg in zijn geheel op maaiveld kan blijven liggen. Vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt wordt het beeld van de spoordijk op deze wijze zo min mogelijk verstoord. Hierdoor wordt voorkomen dat de Noordvork door een uitvoering met brede taluds en grote hoogteverschillen het ruimtelijk beeld te dominant gaat bepalen.

Beeldkwaliteit

De beoogde uitstraling van de Noordvork is die van een lokale gebiedsontsluitingsweg zoals het merendeel van de wegen in Aalsmeer. De weg dient niet aan de achterzijde van de toekomstige woongebieden te liggen als een 'ringweg', maar moet integraal onderdeel uit te maken van de toekomstige woongebieden Stommeerpolder en Polderzoom. Oriëntatie van woningen naar de weg is dan ook van groot belang.

2.3 Conclusie

De stedenbouwkundige visie zoals die in het Masterplan is neergelegd, leidt tot de volgende voorwaarden voor de aanleg van de Noordvork:

- een wegprofiel van 2x1 rijbaan;
- de rijbanen worden gescheiden door een doorgetrokken streep;

- de kruisingen worden gelijkvloers uitgevoerd en zonder verkeersregelininstallaties;
- doorsnijding van de voormalige spoordijk wordt vormgeven als 'schone' doorsnijding van dit cultuurhistorisch element;
- de weg is integraal onderdeel van het gebied 'Polderzoom'.

3. BESTAANDE SITUATIE

3.1 Ruimtelijke en functionele structuur

De huidige N201 vervult een belangrijke, direct ontsluitende functie tussen Hoofddorp en Amstelhoek voor de aan de weg liggende kernen naar het landelijke hoofdwegennet, de regionale centra en bovenregionale netwerken. De regio kent geen hoogwaardige alternatieve routes, zodat de inwoners van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek zijn aangewezen op de N201.

De gemeente Aalsmeer werkt samen met de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn en de Ronde Venen aan de omlegging van het tracé van de N201 tussen Hoofddorp en Amstelhoek. Het nieuwe tracé dient de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van de betrokken gemeenten te verbeteren. Dit zal de doorstroming naar de rijkswegen op de A9 en de A4 structureel verbeteren en de fileoverlast in de dorpskernen voor een belangrijk deel verminderen. Daarnaast biedt de omlegging ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en andere functies, zoals wonen.

In samenhang met de omlegging van de N201 is één van de prioriteiten van de gemeente Aalsmeer de aanleg van de Noordvork. De Noordvork betreft een onderdeel van de vork om Aalsmeer en is bedoeld om de bestaande wegenstructuur na de omlegging van de N201 te ontlasten. De 'Noordvork' zal in de Stommeerpolder komen te liggen. Kenmerkend voor de Stommeerpolder is de agrarische polderverkaaveling en de aanwezigheid van glastuinbouwbedrijven. Door het gebied loopt ook de oude spoordijk uit de tweede helft van de 19^e eeuw.

3.2 Geldende bestemmingsplannen

Het geldende bestemmingsplan voor het gebied waar de Noordvork wordt gerealiseerd is Stommeer- Noord 1964. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 3 februari 1965 en goedgekeurd op 25 april 1967.

In het bestemmingsplan Stommeer- Noord 1964 is in hoofdzaak een agrarische bestemming gegeven aan het gebied. Op grond van dit bestemmingsplan kan de Noordvork niet worden gerealiseerd. Er ontbreekt een adequate juridisch-planologische basis voor de aanleg van de weg. Omdat de Noordvork een belangrijke voorwaarde is voor het kunnen afwaarderen van het huidige traject van de N201, terwijl de ontwikkeling van de Polderzoom zich nog in een beginstadium bevindt, is

ervoor gekozen de aanleg van de weg te regelen in een apart bestemmingsplan dat alleen op het tracé van de weg betrekking heeft.

4. BELEID

4.1 Inleiding

De Noordvork maakt onderdeel uit van een nieuw te ontwikkelen verkeersstructuur rondom de kern van Aalsmeer. In dit hoofdstuk worden de beleidskaders beschreven waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied plaatsvindt. Dit zijn de beleidskaders op het niveau van het rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Aalsmeer. In de paragrafen 4.2 tot en met 4.4 zijn deze beleidskaders beschreven.

4.2 Rijksbeleid

De uitgangspunten van het rijksbeleid zijn hoofdzakelijk terug te vinden in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In deze paragraaf wordt de inhoud van deze Nota's in hoofdlijnen beschreven.

4.2.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte (deel 3 van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid, d.d. april 2004) geeft de visie van het kabinet weer op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste doelstellingen die hierbij horen. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. In de Nota Ruimte wordt het nationale ruimtelijke beleid vastgelegd tot 2020 met voor de langere termijn een doorkijk naar de periode 2020-2030.

In de Nota Ruimte wordt onderscheid gemaakt in verantwoordelijkheden. Het rijk concentreert zich op de aspecten die van nationaal belang zijn: de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Voor het gebied dat niet tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur behoort beperkt het rijk zich tot het stellen van enkele (algemene) beleidsregels. Hiermee legt het kabinet een grotere verantwoordelijkheid bij de decentrale overheden. De uitvoering van het beleid ligt primair bij de gemeenten, terwijl voor de provincies een belangrijke kaderstellende, coördinerende en controlerende taak is weggelegd.

Het hoofddoel van het nationale ruimtelijke beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland beschikbaar is. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;

- borging van de veiligheid.

Om deze doelen te bereiken wil het rijk verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Het rijk hanteert de beleidsstrategieën 'Bundeling van verstedelijking en infrastructuur' en 'organiseren in stedelijke netwerken' om de doelstellingen op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking te bereiken: Het gaat dan om:

- ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra;
- versterking van de economische kerngebieden;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden;
- bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden;
- behoud en versterking van de variatie tussen stad en land;
- afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding; en
- waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Ondanks het streven naar bundeling van verstedelijking is het uitgangspunt dat in iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Dat geldt ook voor meer landelijke gebieden waar de sociale samenhang onder druk komt te staan, doordat vooral starters en ouderen moeite hebben om aan een geschikte woning te komen.

Voor zover gebieden geen deel uitmaken van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, kunnen gemeenten samen met de provincie de gewenste ruimtelijke invulling bepalen binnen de voorwaarden die het rijk stelt. Zo worden eisen gesteld waaraan ruimtelijke plannen tenminste moeten voldoen teneinde een minimale basiskwaliteit van ruimtelijke plannen te garanderen. De Nota Ruimte bevat hier generieke regels voor, waar alle betrokken partijen aan gebonden zijn. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode (stedelijke) en groen/blauwe (natuur en water) functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap komt de basiskwaliteit bijvoorbeeld tot uiting in de plicht een watertoets uit te voeren, en aandacht voor functiecombinaties met water en groen in en om de stad.

4.2.2 Nota Mobiliteit

De visie van het Rijk op het verkeer en vervoersbeleid wordt weergegeven in de Nota Mobiliteit. De Nota beslaat de periode tot en met het jaar 2020. De Nota is in samenwerking met de provincies, gemeenten, kaderwetgebieden en waterschappen tot stand gekomen. De ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid komen terug in de Nota Ruimte van het ministerie van VROM.

De nota Mobiliteit bevat de volgende beleidsdoelen:

1. het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
2. het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
3. een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
4. het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

Het uitgangspunt bij het realiseren van deze beleidsdoelen is te komen tot betrouwbare reistijden en een vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de sociale en economische ontwikkeling in Nederland. Het Rijk erkent dat die ontwikkeling op zijn beurt weer nieuwe mobiliteit creëert. De insteek is dat mensen mobiel moeten kunnen zijn om maatschappelijk te kunnen participeren, maar dat tegelijkertijd mobiliteit niet altijd en overal gewenst is.

4.3 Provinciaal beleid

De ruimtelijke beleidskaders van de provincie zijn in de eerste plaats neergelegd in het streekplan. Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling van de Noordvork is daarnaast vooral het regionale verkeer- en vervoerplan voorwaardenscheppend.

4.3.1 Streekplan Noord-Holland Zuid

In het streekplan van Noord-Holland Zuid wordt de lijn uit de Nota Ruimte gevolgd. De provincie richt zich daarbij met name op de elementen die op provinciaal niveau van belang zijn. Dit zijn enerzijds enkele gebieden waar doelgerichte verstedelijking plaats moet vinden: het zogenaamde rode raamwerk. Anderzijds is dit het behoud en de versterking van het natuur- en het watersysteem: het groen/blauwe raamwerk. Het rode en het groen/blauwe raamwerk vormen samen de provinciale ruimtelijke hoofdstructuur.

4.3.2 Regionaal Verkeer- en Vervoersplan

Uitgangspunt met betrekking tot het verkeersbeleid is dat de infrastructuur primair sturend is bij het zoeken naar ruimte voor wonen en werken. De basis van het provinciale verkeer- en vervoerbeleid is vastgelegd in het Verkeer- en Vervoerplan Noord-Holland (VVNH). De provincie actualiseert momenteel het Verkeer en Vervoerplan. Het plan is een uitwerking van de Nota Mobiliteit en wordt gezien als een noodzakelijke voorwaarde om Noord-Holland bereikbaar te houden. Gedeputeerde Staten hebben op 13 februari 2007 de visie vastgesteld. Hierin zijn twee hoofdrichtingen van het beleid opgenomen:

- optimale afstemming van de verschillende vervoersmogelijkheden;
- maatregelen om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen.

Voor de gehele regio is het verkeer- en vervoerbeleid vastgelegd in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan Regionaal Orgaan Amsterdam (RVVP) (december 2004). Alle regiogemeenten hebben zich hieraan gecommitteerd. In het RVVP zijn voor elk type vervoer netwerken vastgesteld, waarbij de volgende ambities zijn overeengekomen:

- stimulering fietsbezit en fietsgebruik: completeren fietsnetwerk, aanleg stallingsvoorzieningen, stimuleringsmaatregelen (diefstalpreventie ontwikkelen fietsconcepten e.d.) en verbeteren van de ketenmobiliteit fiets-OV;
- autonetwerk: voor de korte termijn (tot 2015) snel aanleggen van die wegen, waarvoor de middelen reeds zijn gereserveerd (o.a. de verlegging van de N201) en het treffen van benuttingsmaatregelen (o.a. wegverbredingen en verkeersmanagement);
- ov-netwerk: uitbreiden netwerk (basis hiervoor is de visie Regionet korte termijn) en verbeteren van de exploitatie, maatregelen om de capaciteit te verhogen en de doorstroming te verbeteren, concessieverlening e.a.

Belangrijk is dat het RVVP bepalend is voor de financiering van onderdelen van het netwerk. Voor Aalsmeer in het bijzonder zijn in het RVVP van belang de omlegging van de N201, de regionale fietsroutes door Aalsmeer en het netwerk voor het hoogwaardige openbaar vervoer in Aalsmeer.

De aanleg van de nieuwe N201 is één van de prioriteiten van de provincie Noord-Holland voor de komende jaren. Met het vernieuwen en omleggen van de weg tussen Hoofddorp en Amstelhoek investeert de provincie in de economische versterking van de regio en in de leefbaarheid en veiligheid in het gebied. De provincie doet dit samen met de gemeenten Aalsmeer, De Ronde Venen, Haarlemmermeer, Amstelveen en Uithoorn. Ook andere partijen, zoals het Rijk, dragen financieel bij.

De afspraken tussen de regionale partners zijn vastgelegd in het Realisatiebesluit N201. De partijen zijn daarin tot een betaalbaar, functioneel en veilig ontwerp gekomen voor de nieuwe weg en hebben afspraken gemaakt over de financiering.

4.4 Gemeentelijk beleid

De omlegging van de N201 plaatst de gemeente Aalsmeer voor de opgave een nieuwe invulling te geven aan het huidige tracé van de N201. Een eerste aanzet voor de toekomstige ontwikkeling is neergezet in het Kaderplan van 2003. In september 2004 zijn de doelstellingen en wensen verder uitgewerkt.

De uitgangspunten zijn vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten. De belangrijkste doelstelling van de herontwikkeling is de kern van Aalsmeer weer aanéén te smeden en de leefkwaliteit te verbeteren. Deze doelstelling wordt verder uitgewerkt in het 'Structuurplan herinrichting Burgemeester Kasteleinweg' en in het masterplan 'De tuinen van Aalsmeer'.

In het kader van het structuurplan en het masterplan heeft onderzoek plaatsgevonden naar de invloed van de Noordvork en de daarmee samenhangende 'Knip' in de Burgemeester Kasteleinweg op het verkeer in Aalsmeer⁷. Uit dit onderzoek blijkt, dat de Noordvork vooral het groeiend verkeersaanbod als gevolg van plaatselijke, ruimtelijke ontwikkelingen opvangt, zoals Nieuw Oostende en Greenpark. In samenhang met de Knip in de Burgemeester Kasteleinweg is de Noordvork een noodzakelijke ingreep om de verkeersintensiteit in het dorp af te doen nemen. In de situatie dat de Noordvork niet wordt aangelegd, zullen vooral de bestaande noord-zuidverbindingen in Aalsmeer extra worden belast.

4.4.1 Structuurplan Herinrichting omgeving Burgemeester Kasteleinweg 2020

Doel van het Structuurplan is de toekomstige ruimtelijke opgaven voor Aalsmeer-dorp in beeld te brengen en hierbij de gewenste ontwikkelingsrichting aan te geven. Er wordt hierbij een doorkijk gemaakt tot circa 2020. Het Structuurplan⁸ is vastgesteld op 10 mei 2007.

Centraal in de visie staat het vergroten van de leefbaarheid in het dorp door beide helften van de kern weer aanéén te hechten. Een essentiële randvoorwaarde voor het bereiken van dit doel is dat de verkeersdruk in het middengebied van het dorp afneemt. Alleen op die manier kunnen stedenbouwkundige structuren aan weerszijden van de weg met elkaar worden verbonden en kan op verantwoorde wijze de gewenste HOV-verbinding worden ingepast.

Om de noodzakelijke afname van de verkeersdruk te bewerkstelligen worden 2 maatregelen genomen in het gebied; het aanbrengen van de 'knip' en de aanleg van de Noordvork. De 'knip' in de Burgemeester Kasteleinweg maakt het fysiek onmogelijk door het dorp te rijden. De knip wordt aangebracht ter plaatse van de Op-helialaan omdat zo de meest evenwichtige verdeling wordt gerealiseerd van het verkeer over het (lokale) verkeersnetwerk.

Het aanbrengen van de knip alléén is niet genoeg om afname van de verkeersdruk te realiseren. Daarom wordt ook de Noordvork aangelegd. De Noordvork is bedoeld om het verkeer vanuit Nieuw Oostende via Greenpark van en naar het centrum te leiden en de linten van de Aalsmeerderweg en de Oosteinderweg te ontlasten.

⁷ Goudappel Coffeng (20 juli 2006), *Onderzoek toekomstige verkeersstructuur Aalsmeer*. Kenmerk: ASRo14/Thm/0090

⁸ Gemeente Aalsmeer (10 mei 2007), *Structuurplan Herinrichting omgeving Burgemeester Kasteleinweg 2020*. Vastgesteld door de gemeenteraad op 10 mei 2007.

In het structuurplan is het beoogde tracé van de Noordvork aangegeven in de Stommeerpolder. Het deel wat nu in het bestemmingsplan Noordvork wordt geregeld is onderdeel van een 'vorkstructuur' die vanaf de Burgemeester Kasteleinweg via de Stommeerpolder naar de Middenweg in Greenpark loopt en via de Zwarte-weg weer terug gaat naar de Burgemeester Kasteleinweg.

4.4.2 Het Masterplan De tuinen van Aalsmeer

De stedenbouwkundige uitgangspunten voor de herontwikkeling van het bestaande tracé van de N201 zijn door de gemeenteraad van Aalsmeer aanvankelijk vastgelegd in september 2005 in het ambitiedocument de Stedenbouwkundige Visie herontwikkeling huidige tracé N201. Hiermee kan naar mening van de gemeente de beoogde doelstelling van het 'aaneensmeden van de kern Aalsmeer' gekoppeld aan een verbetering van de leefkwaliteit worden waargemaakt. Het Masterplan⁹ is een verdere uitwerking en verfijning van deze stedenbouwkundige visie.

Het Masterplan is op 14 juni 2007 vastgesteld door de gemeenteraad. In het Masterplan wordt een toekomstbeeld voor over 20 jaar geschetst.

Doel van het Masterplan is:

- benoemen van structurerende elementen voor het gehele plangebied: uitgangspunten met betrekking tot water, groen, milieu, verkeer, ondergrondse infrastructuur e.d.;
- definiëren van de toekomstige verkeersstructuur in het Plangebied en de inpas-sing van het HOV;
- verdieping en uitwerking van de dragende thema's voor het gehele Plangebied zoals het 'Herstel van de verbindingen', 'Dorpsreparatie' en 'HOV als stedelijke kwaliteit';
- vastleggen van ruimtelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten per deellocatie: programma, stedenbouwkundige opzet, bouwmassa en referentiebeelden architectuur en openbare ruimte (Beeldkwaliteitplan).

Uitgangspunten met betrekking tot verkeer en vervoer zijn:

- afwaarderen van de huidige N201;
- de aanleg van de Noordvork als onderdeel van de 'vork' waarmee bestaande wegenstructuren worden ontlast;
- aanleg van de knip op het tracé van de huidige N201;
- aanleg van een verkeersnetwerk in de lokale structuur.

Op deze manier wordt de beoogde doelstelling van het aaneensmeden van de kern Aalsmeer gekoppeld aan een verbetering van de leefkwaliteit waargemaakt.

⁹ IMOSS bureau voor stedenbouw bv (1 december 2006), *De tuinen van Aalsmeer Masterplan voor de herontwikkeling van het huidig tracé van de N201*. Documentnummer 02495-R. Vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juni 2007.

5. MILIEUASPECTEN EN OVERIGE WAARDEN

5.1 Inleiding

De milieukwaliteit vormt een belangrijke afweging bij de ontwikkelingsmogelijkheden van ruimtelijke functies. Bij de afweging van het al dan niet toelaten van een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling dient onderzocht te worden welke invloed de voorgenomen ontwikkelingen hebben op de kwaliteit van het milieu. Tevens is het van belang milieubelastende functies (zoals bedrijfsactiviteiten) ruimtelijk te scheiden ten opzichte van milieugevoelige functies, zoals woningen.

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige haalbaarheid beschreven. Hierin komen de volgende thema's aan de orde: bodemkwaliteit, waterhuishouding, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Ook waardenaspecten als natuur (flora en fauna) en cultuurhistorie (o.a. archeologie) komen in dit hoofdstuk aan de orde. Omdat het bestemmingsplan de aanleg van weginfrastructuur betreft, is tevens onderzocht welke effecten de Noordvork zal hebben op de verkeersstructuur en de verkeersintensiteiten in en rond Aalsmeer. De uitkomsten van dit onderzoek worden eveneens in dit hoofdstuk beschreven.

5.2 Bodemkwaliteit

Één van de aandachtspunten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is de kwaliteit van de bodem en het grondwater. Voor bestemmingsplannen geldt in zijn algemeenheid, dat, gezien de noodzakelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en de eventuele aansprakelijkheidstelling van de gemeente c.q. de provincie door bouwers en ontwikkelaars, eventuele gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk al in de voorbereiding van het bestemmingsplan opgespoord moeten worden.

Historisch bodemonderzoek

Omdat de meeste percelen op dit moment nog niet in eigendom zijn van de gemeente, heeft er ter voorbereiding van het bestemmingsplan nog geen verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden. Zodra de percelen in eigendom verkregen zijn, zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Uit historisch onderzoek zijn weinig gegevens bekend.

Op dit moment wordt het gebied grotendeels agrarisch gebruikt of is in het verleden agrarisch gebruikt en bevinden zich er kassen, schuren en andere opstallen, soms in slechte staat.

Op basis van het gebruik in het verleden en het huidige gebruik ligt het voor de hand dat de volgende vervuilingen in de bodem zullen worden aangetroffen; asbest, minerale olie, PAK, zware metalen, bestrijdingsmiddelen en puin.

In de planvorming is rekening gehouden met sanering van het gebied.

Explosievenonderzoek

Ten behoeve van de voorgenomen planontwikkeling is in november 2007 voor het gehele plangebied 'De Tuinen van Aalsmeer' een explosievenonderzoek (bureauonderzoek) uitgevoerd¹⁰. Op basis van de Probleeminventarisatie en de Standaard Probleemanalyse wordt geconcludeerd dat niet wordt verwacht dat bij de geplande werkzaamheden binnen het gebied 'De Tuinen van Aalsmeer' niet gesprongen Conventionele Explosieven worden aangetroffen. Aangezien de Noordvork onderdeel uitmaakt van het project 'De Tuinen van Aalsmeer' geldt deze verwachting uiteraard ook voor de gronden waarop het bestemmingsplan 'Noordvork' betrekking heeft.

Conclusie

Naar aanleiding van de uitkomsten van historisch bodemonderzoek wordt in de planvorming rekening gehouden met sanering van het gebied. Omdat de meeste percelen nog niet in eigendom van de gemeente zijn, heeft nog geen verkennend bodemonderzoek kunnen plaatsvinden. Dit wordt gedaan als de percelen verworven worden. Explosievenonderzoek wijst uit dat het niet waarschijnlijk is dat binnen het gebied 'De Tuinen van Aalsmeer' niet gesprongen Conventionele Explosieven worden aangetroffen.

5.3 Waterhuishouding

Water en ruimtelijke ordening zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ontwikkelingen in het ruimtegebruik kunnen ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Daarnaast is water door de problematiek van veiligheid en wateroverlast één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening, waarbij vanuit de eisen van een goede waterhuishouding beperkingen kunnen worden opgelegd aan het ruimtegebruik. Het wateraspect vraagt om die reden bijzondere aandacht. In deze paragraaf wordt het waterbeleid van de verschillende overheden kort beschreven en wordt verslag gedaan van de watertoets, zoals die voor het plangebied is uitgevoerd.

¹⁰ REASEuro B.V. (22 november 2007), *Rapport Probleeminventarisatie en -analyse De Tuinen van Aalsmeer*. Kenmerk: RO-070196

5.3.1 Rijksbeleid

In de toekomst wordt Nederland geconfronteerd met een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Het huidige watersysteem is niet berekend op de gevolgen van deze ontwikkelingen. In de Nota 'Anders omgaan met water – waterbeleid in de 21^e eeuw' heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een aanzet gegeven tot een alomvattend waterbeleid, waarbij de insteek is te anticiperen op de toekomstige ontwikkelingen door anders om te gaan met water.

Voor de aanpak van de veiligheidsproblematiek en de vermindering van de wateroverlast, kiest het kabinet een twee-sporenbeleid:

- enerzijds moet de overheid meer inzicht geven in de aard en de omvang van bepaalde risico's en burgers de mogelijkheid bieden in aanvulling op de inspanningen van de overheid zelf een bijdrage te leveren aan het verminderen van risico's;
- anderzijds dient een nieuwe aanpak voor veiligheid en wateroverlast te worden geïntroduceerd en die stoelt op drie uitgangspunten;
 1. anticiperen in plaats van reageren;
 2. niet afwentelen van waterhuishoudkundige problemen door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren, en het niet afwentelen van bestuurlijke verantwoordelijkheden;
 3. meer ruimte naast techniek.

Dit laatste uitgangspunt is een belangrijk onderdeel van het nieuwe waterbeleid. Het houdt het inzicht in dat techniek alléén de toekomstige problematiek niet op kan lossen. Naast technische maatregelen is ook fysieke ruimte nodig om (incidenteel) water op te vangen. Zolang dat met de hoofddoelstelling van het opvangen van water te verenigen is, mogen de betreffende gronden tegelijkertijd voor andere doeleinden gebruikt worden. Het uitgangspunt van ruimte naast techniek leidt er toe dat water, meer dan nu het geval is, sturend wordt bij de ruimtelijke inrichting en het grondgebruik in Nederland. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Voortaan moeten bij nieuwe ruimtelijke besluiten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en moeten die gevolgen onderdeel vormen van de integrale belangenafweging. Dit geldt voor alle fasen van de planontwikkeling.

Vierde Nota Waterhuishouding (1998)

De meest recente beleidsnota van het Rijk op het gebied van water is de Vierde Nota Waterhuishouding. Deze nota richt zich op alle onderdelen van het waterbeheer: grondwater, oppervlaktewater, waterkwaliteit en - kwantiteit, natuurlijke wateren en door de mens aangelegde of gewijzigde wateren. Het plan bevat een lange termijnstrategie, onder andere met het oog op klimaatverandering en bodemdaling.

Deze verschijnselen brengen namelijk wezenlijke veranderingen teweeg in het watersysteem. Daarnaast is in de nota de integrale benadering van water verder uitgewerkt. Door uit te gaan van stroomgebieden en watersystemen wil het Rijk de samenhang tussen waterbeheer, natuur- en milieubeleid en ruimtelijke ordening bewerkstelligen. De Vierde Nota Waterhuishouding vindt zijn doorwerking in de plannen van de provincies, gemeenten en waterschappen.

5.3.2 Provincie

De hoofdlijnen van het provinciale waterbeleid zijn vastgelegd in het Provinciaal Waterplan 2006-2010. Het plan is van toepassing op het regionale grond- en oppervlaktewater binnen de provinciegrenzen. Het Waterplan is afgestemd met het beleid op het gebied van natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, milieu, landbouw, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. In het Provinciaal Waterplan staat het waterbeleid beschreven aan de hand van de thema's veiligheid, wateroverlast en watertekort, waterkwaliteit en grond- en drinkwater. Uitgangspunt is dat de wateropgave in samenhang dient te worden gerealiseerd met andere doelstellingen op het gebied van landbouw, milieu, natuur, recreatie, cultuurhistorie en ruimtelijke ontwikkeling. De ambitie is om het watersysteem in 2015 op orde te hebben. Centraal bij deze integrale aanpak staan de mogelijkheden die in een gebied aanwezig zijn. De opdracht is te komen tot waterbeheer op maat, waarbij het realiseren van de wateropgave de ruimtelijke kwaliteit behouden blijft en waar mogelijk versterkt wordt. Het watersysteem moet daarbij zo worden ingericht, dat het in staat is om pieken in neerslaghoeveelheden op te vangen en wateroverlast te voorkomen. Uitgangspunt is het voorkomen van nieuwe opgaven voor wateroverlast. De opgave voor wateroverlast wordt zoveel mogelijk ter plaatse (in de boezem, per polder of peilvak óf in stedelijk gebied) opgelost. Daarbij gaat de voorkeur uit naar fijnmazige maatregelen in combinatie met maatregelen tot het verminderen van het watertekort, het verbeteren van waterkwaliteit of maatregelen ter versterking van recreatieve, natuurlijke, landschappelijke of cultuurhistorische waarden. Grootschalige waterberging wordt bij voorkeur gerealiseerd als onderdeel van een integraal project.

Voor het peilbeheer geldt dat het waterpeil de aanwezige belangen zo optimaal mogelijk moet faciliteren en een doelmatig waterbeheer tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten mogelijk moet maken. De ambitie is dat er in 2010 gebiedsdekkend actuele peilbesluiten van kracht zijn, die voldoen aan het huidige provinciale water- en ruimtelijke orderingsbeleid.

5.3.3 Regionaal beleid

Het Waterhuishoudingsplan (Waterwerk Rijnland 2006-2009) geeft het beleidskader dat vanuit de provincie wordt gesteld voor een aantal thema's met betrekking tot water. Het Hoogheemraadschap van Rijnland als waterbeheerder gebruikt onder andere het provinciale kader als vertrekpunt voor het maken van strategische keuzes

en werkt die vervolgens uit in het Waterbeheerplan. Dat wordt daarmee een operationeel en uitvoeringsgericht plan.

In het Waterbeheerplan geeft Rijnland aan wat voor de komende periode de doelstellingen zijn en welke maatregelen in verband daarmee zullen worden genomen. Er ligt een enorme opgave. Veranderingen in het klimaat, een dalende bodem en een steeds verdergaande intensivering van het grond- en ruimtegebruik zijn ontwikkelingen die voor het westen van Nederland grote gevolgen kunnen hebben. De doelstellingen van Rijnland zijn de volgende:

- het waarborgen van de veiligheid;
- het verbeteren van het waterbeheer;
- het verbeteren van de waterkwaliteit;
- het vaststellen van een legger voor waterkeringen.

Hieronder worden deze doelstellingen elk kort toegelicht.

Het waarborgen van de veiligheid

De zeewering, de dijken en kades van Rijnland verkeren over het algemeen in goede staat. Ze worden regelmatig getoetst. De verandering van het klimaat leidt tot stijging van de zeespiegel en meer wateroverlast in de vorm van heviger buien. Om ook in de toekomst de veiligheid tegen overstroming te kunnen blijven waarborgen, worden de zwakkere plekken bij Noordwijk en Katwijk versterkt en verhoogt Rijnland een deel van de kades en dijken.

Het verbeteren van het waterbeheer

De ruimte in het Rijnlands gebied wordt intensief gebruikt. Het is daarom moeilijk extra ruimte te vinden om water op te vangen. Omdat klimaatverandering niet alleen tot intensievere buien leidt, maar ook tot perioden van langdurige droogte, moeten er mogelijkheden gevonden worden om na hevige buien tijdelijk meer water te bergen om vast te houden voor droge periodes. Extra ruimte voor waterberging is in dit deel van Nederland echter maar zeer beperkt beschikbaar en tegen hoge kosten. Dit houdt in, dat hoge prioriteit gegeven moet worden aan een goede inrichting van de kanalen en sloten en een goed gereguleerd peilbeheer. In dat kader is het baggeren van sloten en kanalen, alsmede het bouwen en optimaal onderhouden van gemalen een belangrijk onderdeel van het beleid. De capaciteit van het grote gemaal in Katwijk wordt in de toekomst van grote betekenis.

Het verbeteren van de waterkwaliteit

De waterkwaliteit is de laatste decennia al sterk verbeterd. Om deze nog verder te verbeteren wil Rijnland de vervuiling van het water verder beperken en het afvalwater extra zuiveren. Daarnaast worden natuurvriendelijke oevers aangelegd en wordt de overlast van algenbloei aangepakt door bubbelinstallaties in meren en plassen te plaatsen. Rijnland wil binnen vijf jaar op alle 47 natuurlijke zwemwaterlocaties in het gebied voldoen aan de bacteriologische eisen.

Het vaststellen van een legger voor waterkeringen

Naast primaire zeewaterkeringen bestaan er regionale waterkeringen. Rijnland onderscheidt drie categorieën regionale waterkeringen; boezemkades, polderkades, en land- en waterscheidingen.

- boezemkade: het langs een boezemwater gelegen grondlichaam, dat enerzijds de lager gelegen poldergebieden beschermt tegen hoger liggend boezemwater en anderzijds de boezem in stand houdt;
- polderkade: een waterkering die dient tot kering van polderwater, gelegen tussen gebieden met verschillend peil;
- land- en waterscheidingen: zoals dammen, overstorten, stroken grond of binnenwaterkeringen, voor zover deze géén boezem- of polderkaden zijn, die de grens tussen twee waterschappen markeren, de waterstand reguleren en/of de vrije afstroming van water keren.



Boezemkering Ringvaart

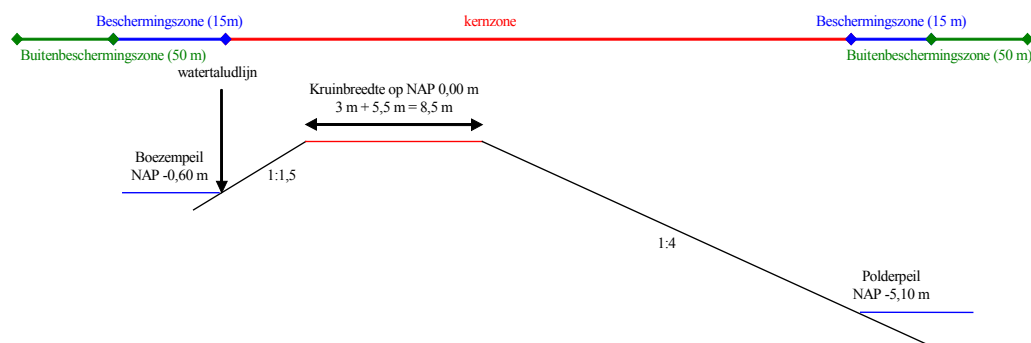
De doelstelling is in 2010 een legger voor de boezem- en polderkaden te hebben vastgesteld. In deze legger worden de verschillende beheerstroken vastgelegd, evenals de onderhoudsplichtige beheerstroken en de onderhoudsplicht. In de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland staan de definities en geen verbodsbepalingen van waterkeringen aangegeven.

Zolang er voor de waterkeringen nog geen legger is vastgelegd zijn de volgende bepalingen van toepassing:

- als kernzone wordt aangemerkt het gedeelte waterkering gelegen tussen de buitenteenlijn (snijvlak kade-boezemwaterlijn) en de insteek aan polderzijde, zijnde snijvlak van kade met (het verlengde van) de polderwaterlijn, zoals die ter plaatse aanwezig is/wordt aangetroffen;
- als beschermingszone wordt aangemerkt een strook van 15 meter breed aan weerszijden van de kernzones;
- als buitenbeschermingszone wordt aangemerkt een strook van 50 meter breed aan weerszijden van de buitengrens van de beschermingszones.

Onderstaande figuur geeft een grafische weergave van het beoordelingsprofiel voor de waterkering. In de kernzone en de beschermingszone gelden strengere verboden dan in de buitenbeschermingszone.

In de periode van 2006 tot en met 2008 worden gegevens geïnterpreteerd ten behoeve van een toetsing van de kwaliteit van regionale waterkeringen. De bedoeling is om vóór 2012 alle boezem- en polderkaden aan de wettelijke norm te hebben getoetst, zodat een volledig inzicht in de waterkerende conditie (hoogte en stabili-



Beoordelingsprofiel regionale keringen

teit) van de regionale waterkeringen verkregen wordt. Naar aanleiding van deze inventarisatie zullen de keringen in de periode tot het jaar 2021 op het juiste beschermingsniveau worden gebracht.

Overigens ligt het dagelijks beheer van de boezem- en polderkades bij de eigenaren van de betreffende percelen, of voorzover Rijnland zelf de gronden in eigendom heeft, bij de pachters van die gronden. Het buitengewoon (groot) onderhoud berust in de meeste gevallen wel bij Rijnland. De 'reconstructie' van de wegen op de keringen komt voor rekening van de wegbeheerder. Dit is veelal de gemeente.

5.3.4 Gemeentelijk beleid

De verantwoordelijkheden voor stedelijk water liggen bij de gemeente en de waterbeheerder. Binnen stedelijk gebied komen veel belangen samen. Het is daarom nodig dat beide partijen gezamenlijk met andere betrokkenen een visie ontwikkelen voor stedelijk water. Deze visie wordt verwoord in een waterplan. In het waterplan worden al de disciplines belicht die raakvlakken hebben met water, zoals waterbodems, ruimtelijke ordening, ecologie en recreatie. Het waterplan vormt de verbindende schakel tussen al deze disciplines. Het omvat een integrale, door alle betrokken partijen gesteunde visie, op hoe in de toekomst met stedelijk water moet worden omgegaan. Door het maken van concrete afspraken over de uitvoering en de financiering, wordt de visie uit het waterplan omgezet in maatregelen. Door afstemming van het beleid en het maatregelenpakket, worden de doelstellingen tegen de laagst maatschappelijke kosten behaald.

Om de problemen aan te pakken en de klimaatsverandering voor te zijn, hebben de gemeente Aalsmeer en het hoogheemraadschap van Rijnland eind 2005 besloten een waterplan op te stellen. Het thema van het waterplan is 'droge voeten en schoon water'. Het waterplan wordt volgens planning in september 2008 vastgesteld.

De doelstelling van het waterplan is een veilig, veerkrachtig en goed functionerend watersysteem, zowel in natte als droge perioden. Er wordt uitgegaan van de trits 'vasthouden – bergen – afvoeren'. Knelpunten in de watergangen met een doorvoering (krappe duikers etc.) moeten worden opgelost door vervanging.

De ambitie voor 2015 is tweeledig. Enerzijds dient de waterberging in open oppervlaktewater in de polders berekend te zijn op de neerslagtoename van de toekomst (2050) zodat wateroverlast wordt voorkomen. Anderszijds is een voldoende waterberging en grotere peilfluctuaties (daar waar het landgebruik dat toestaat) van belang om droge perioden te kunnen doorstaan met gebiedseigen water. Daarmee wordt onnodige inlaat van vuiler gebiedsvreemd water voorkomen. Daarnaast geldt dat aan- en afvoer van water en ook de waterkwaliteit verder kan verbeteren als de knelpunten in het watersysteem zijn opgelost.

Waterinrichtingsplan

In 2008 is een waterinrichtingsplan¹¹ opgesteld voor het ontwikkelingsgebied van de Burgemeester Kasteleinweg en omgeving: het Waterinrichtingsplan &2=1. Het doel van dit plan is de richtlijnen en uitgangspunten uit te werken voor het waterbeheer voor dit gebied. Het plan geeft de kaders aan voor de watertoets die voor de verschillende deelprojecten in het gebied opgesteld moeten worden. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft op 19 mei 2008 positief wateradvies uitgebracht op het Waterinrichtingsplan &2=1.

Conform de 'Watervisie Hornmeer en Stommeerpolder' (2001) zijn in het waterinrichtingsplan de volgende eisen opgenomen:

- bij toename van verhard oppervlakte dient 15% van deze oppervlakte toegevoegd aan het oppervlakte open water, waarbij compensatie plaatsvindt, bij voorkeur in het plangebied. Compensatie in hetzelfde peilvak of in dezelfde polder zijn respectievelijk 2e en 3e keuze;
- in de nieuwe uitbreidingsplannen dienen de verharde oppervlakken volledig (100%) te worden afgekoppeld.

Ingezet wordt op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door middel van water. Goed ingepast en van hoge kwaliteit kan water een belangrijke bijdrage leveren aan de belevingswaarde van een gebied. Vandaar dat in verschillende deelgebieden

¹¹ Advies- en ingenieursbureau ProCensus (12 maart 2008), *Waterinrichtingsplan &2=1 Aalsmeer*. Kenmerk: 11.005_WHHPLAN_R_005_01.

water als kwalitatieve impuls van de woonomgeving wordt ingezet. In het gebied wordt voorzien in de realisatie van de eis van het Hoogheemraadschap dat 15% van de toename van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden in water. Hierbij wordt het gehele plangebied van het Masterplan De Tuinen van Aalsmeer (o.a. de Noordvork) als één rekengebied beschouwd. Daarbij kan er tussen de deelgebieden verrekening plaatsvinden, mits de te verrekenen deelgebieden binnen eenzelfde peilgebied zijn gelegen. Aangezien bijna het gehele plangebied op polderniveau ligt, is uitwisseling tussen alle deelgebieden met uitzondering van deelgebied 'Bovenlanden' in principe mogelijk.

Door middel van de volgende ingrepen wordt de waterstructuur versterkt:

1. het water in Aalsmeer wordt beter zichtbaar en daardoor beleefbaar gemaakt door een integratie van de waterstructuur in de openbare ruimte;
2. knelpunten in de waterstructuur zullen worden opgeheven. Hierbij gaat het om (te smalle) duikers onder de huidige N201, ter hoogte van het Spoorviaduct, de Spoorlaan, de J.C. Mensinglaan en het bedrijvenpark Hornmeer;
3. binnen de verschillende exploitatiegebieden van het Masterplan wordt waterberging in het poldersysteem gecreëerd.

In de toekomstige situatie zijn er blijkens het waterinrichtingsplan geen drastische wijzigingen in het watersysteem. Er vinden geen peilwijzigingen plaats en de hoofd aan- en afvoerrichtingen in de polder blijven gehandhaafd. Op deelplanniveau treden er wijzigingen op in het wateroppervlak en verhardoppervlak. Het totale verharde oppervlak neemt in de toekomst af, zodat er geen sprake is van bergingscompensatie. De volgorde waarin de plannen voor de verschillende deelgebieden tot uitvoering zullen worden gebracht, leidt ertoe dat eerst toename van de wateroppervlakte zal plaatsvinden voordat als gevolg van verschillende deelplannen de wateroppervlakte weer enigszins af zal nemen. Gedurende de uitvoeringsperiode van de plannen zullen derhalve geen tijdelijke waterbergingstekorten optreden.

5.3.5 Waterhuishouding in de huidige situatie

Watersysteem

Volgens de hoogtekaart van Nederland (AHN) ligt het huidige maaiveld in het deelgebied op ca. NAP -4,00 m. Het gehele deelgebied ligt in 1 peilvak met een zomerpeil van NAP -5,00, en een winterpeil van NAP -5,10. De droogligging is hierbij ca. 1,10 meter. De Stommeerpolder watert via hoofd- en overige watergangen af via een gemaal nabij de Molen op de Molenvliet (in het zuidoosten van de polder).

Daarnaast bevinden zich in de huidige situatie verschillende afvoergreppels tussen de bebouwing door, haaks op het Bielzenpad (zie figuur 1). Deze greppels zorgen samen met de eerder genoemde watergangen voor de afvoer van het water. Met water wordt in dit geval niet alleen het aanwezige oppervlakte water bedoeld maar ook de in het gebied aanwezige kwel (intensiteit van 0,10 mm/dag). In de nieuwe

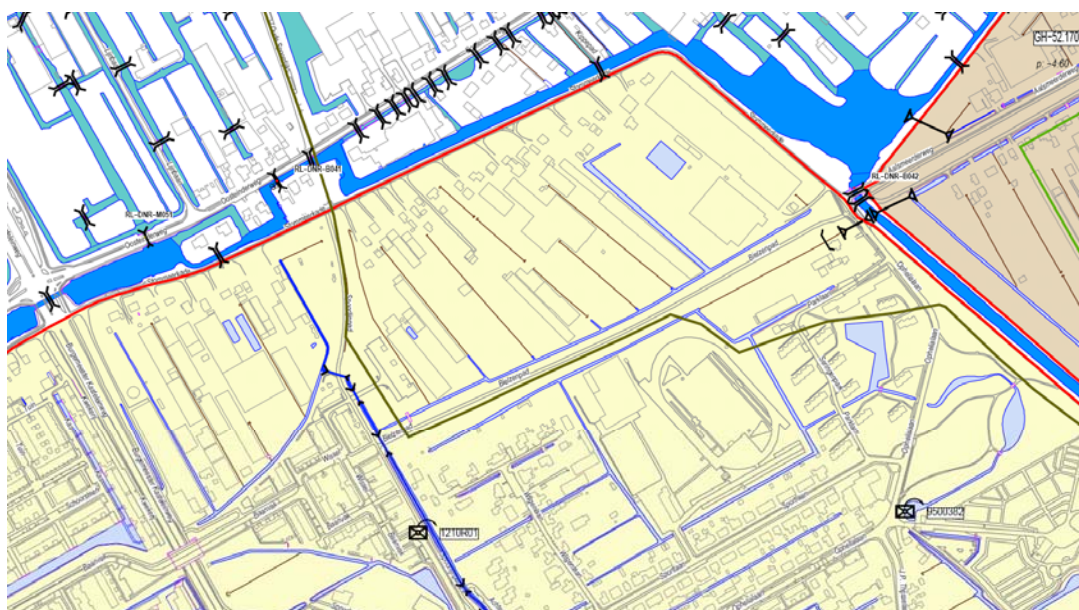
situatie dient rekening te worden gehouden met de afvoerende functie van deze greppels. Er is voor het gebied geen kwelonderzoek uitgevoerd.

Waterketen

Het deeltraject valt binnen het bemalingsgebied Aalsmeer centrum. Het afvalwater van de omliggende woningen en bedrijven wordt via een hoofdgemaal (beheer Rijnland) getransporteerd naar de dichtstbijzijnde RWZI (riool zuiveringsinstallatie). Ten behoeve van de RWZI Aalsmeer loopt een effluentleiding van de zuivering naar de boezem. Deze leiding loopt door het plangebied van de Noordvork. Ter bescherming van deze leiding gelden er vanuit het hoogheemraadschap een aantal restricties. Aan weersijden van het hart van de leiding zal een strook van 2,5 meter worden bestemd voor de genoemde leiding. Tevens zal er (afhankelijk van de zettingberekening) een overkluizing moeten worden aangebracht, al dan niet voorzien van een paalfundering.

Waterkering

Aan de noordoostzijde van het deelproject Noordvork bevindt zich de Stommeerkade. Dit is een boezemkade. De beschermingszone van deze waterkering betreft 40 meter ter weersijden van het hart van de weg van de Stommeerkade. Deze beschermingszone is op de plankaart behorende bij het bestemmingsplan Noordvork, ter hoogte van het tracé van de Noordvork, ingetekend.



Huidig watersysteem, beheerkaart Rijnland (bron: Hoogheemraadschap van Rijnland)

5.3.6 Waterhuishouding in de toekomstige situatie

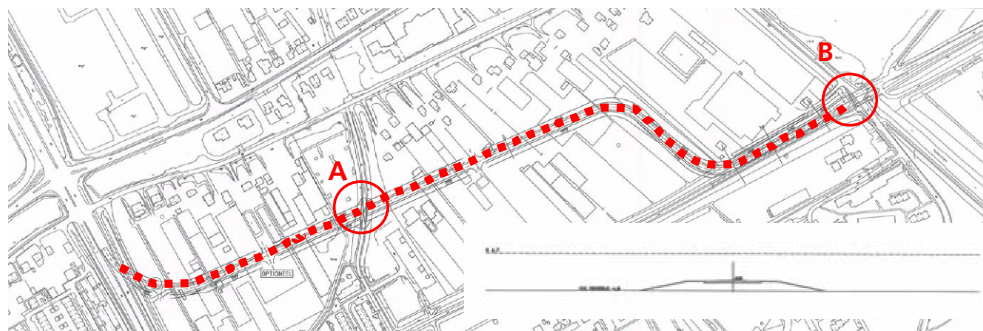
Veranderingen in de waterhuishouding doen zich met name voor bij bouwactiviteiten. Voor de ontwikkelingen die in het plangebied zijn voorzien, dient inzicht te komen in eventuele gevolgen voor de waterhuishouding.

Geplande waterstructuur

De Noordvork maakt onderdeel uit van een grotere structuur die het centrum van Aalsmeer Dorp met Nieuw Oosteinde, Greenpark en de nieuwe aansluiting op de N201 verbindt.

Het wegtracé wordt over de gehele lengte uitgevoerd met een profiel van een 2 x 1 rijbaan. Voor het definitieve ontwerp dient nog een keuze te worden gemaakt tussen drie varianten. Bij deze keuze dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van kabels & leidingen en kwel. Ter plaatse van afslagen, kruisingen en oversteekplaatsen is een verbreding of middenberm mogelijk, zodat er voorsorteerstroken en veilige oversteekplaatsen mogelijk zijn. In het wegtracé zal op maximaal drie plekken een aansluiting worden opgenomen ter ontsluiting van de aangrenzende bebouwing.

Ter hoogte van de spoordijk (zie onderstaande figuur bij A) is gekozen voor een doorsnijding van de dijk. Hierbij dient nog onderzocht te worden of de weg in zijn geheel op maaiveld kan blijven liggen of verdiept dient te worden.



Tracéontwerp en profiel

Naast het doorsnijden van de spoordijk, doorsnijdt het tracé eenmaal een hoofdwatertgang en tweemaal een overige watertgang. Tevens worden er een aantal greppels gekruist. Bij de kruisingen van de overige watertgangen zal een duiker worden toegepast, die in overleg met het hoogheemraadschap zal worden gedimensioneerd. Bij de kruising van de hoofdwatertgang moet worden aangetoond dat een kunstwerk geen belemmering is voor de wateraanvoer en -afvoer.

Aan de noordzijde van het tracé zal een bermsloot worden gerealiseerd. Deze berm-sloot zal dienen als afwatering voor het hemelwater van de weg, maar zal ook een afwaterende functie hebben voor de aan te leggen nieuwbouwwijken Stommeerka-de en Polderzoom. Hierbij zal de bermsloot ook deels een rol gaan vervullen in het opvangen van de kwelstroom in het gebied. Ter plaatse van de kruising van het tra-cé met de spoordijk dient nader te worden onderzocht hoe de watergang doorge-trokken kan worden.

Bij het dimensioneren van de weg, dient in verband met de aanwezige kwel in het gebied, rekening te worden gehouden met voldoende drooglegging. De eisen met betrekking tot de drooglegging staan in het waterkwaliteitsplan.

Aan de oostzijde van het tracé zal de Noordvork aansluiten op de nog te realiseren kruising de 'Zevensprong' (zie bovenstaande figuur bij B). Deze kruising valt buiten het deeltraject Noordvork.

Waterberging

Bij de aanleg van verhard oppervlak geldt de eis dat 15% van de toename van het verhard oppervlak als waterberging gecompenseerd dient te worden binnen het-zelfde peilgebied. Voor het deelgebied Noordvork wordt er ruimschoots voldoende gecompenseerd. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen ten behoeve van het deelgebied Noordvork.

Tabel 6.1 Overzicht waterberging

Noordvork	Bestaande situatie	Nieuwe situatie	Vershil
Verharde oppervlakte (wegen plus daken incl. kassen)	7794 m ²	7708 m ²	-76 m ²
Oppervlaktewater Noordvork (incl. greppels 80 ²)	492 m ²	3495 m ²	+2993 m ² (eis = 0 m ² = 15%)
Totaal			2993 m ² (2993 m ² over)

5.3.7 Watertoets

Sinds 1 november 2003 is er een wettelijke verplichting om een watertoets uit te voeren bij ruimtelijke plannen. Dat zijn streekplannen, streekplanuitwerkingen, regionale en gemeentelijke structuurplannen, bestemmingsplannen en projectbeslui-ten en de verschillende ontheffingsmogelijkheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Bij het opstellen van deze plannen moet inzichtelijk worden gemaakt wat de gevolgen zijn van een ruimtelijke ontwikkeling voor het waterbeheerssysteem en op welke wijze de ruimtelijke ontwikkeling en het waterbeheer op elkaar worden afgestemd.

Voor het plangebied van de Noordvork is een watertoets¹² uitgevoerd en ter goedkeuring voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Rijnland. De opmerkingen en aanbevelingen van het Hoogheemraadschap zijn verwerkt in de definitieve versie van de Watertoets Noordvork. Op 7 november 2008 heeft het Hoogheemraadschap Rijnland een positief water advies afgegeven.

Het doel van de watertoets is het in een zo vroeg mogelijk stadium rekening houden met de wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Hierdoor worden problemen door wateroverlast voorkomen en wordt een goede waterkwaliteit gewaarborgd alsmede een grotere beleving van water bevorderd. Als basis voor de watertoets geldt het Waterinrichtingsplan. In dit plan zijn richtlijnen en uitgangspunten aangaande de inrichting en het waterbeheer voor het ontwikkelingsgebied rond het oude traject van de N201 opgenomen. In de watertoets zijn keuzes gemaakt voor de uiteindelijke inrichting en het waterbeheer van het betreffende deelgebied.

Binnen het deelgebied de Noordvork neemt de hoeveelheid verhard oppervlak in de nieuwe situatie af. Met de aanleg van de nieuwe bermsloot aan de noordzijde van het tracé wordt ruimschoots voldoende berging binnen het deelgebied gerealiseerd. De afvoer uit het deelgebied zal hierdoor niet toenemen, terwijl daarnaast tevens rekening is gehouden met de toekomstige aanleg van de twee nieuwbouwwijken.

Voor de afvoer van het hemelwater binnen het tracé, blijkt, rekening houdend met de toekomstige situatie, een combinatie van de bermsloot met natuurlijke taluds en een bodempassage als zuiveringstechniek de beste oplossing.

Uit de watertoets volgt het advies om de inrichtingsvoorstellen voor de waterhuishouding nader uit te werken. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat er tussen de aanleg van de Noordvork en de nieuwbouwwijken een tussenfase is waarin het huidige watersysteem van de toekomstige nieuwbouwlocatie afgestemd moet worden met het watersysteem van de Noordvork. Dit zal betekenen dat de huidige watergangen en greppels dienen aan te sluiten op de aan te leggen bermsloot van de Noordvork.

Conclusie

Uit de watertoets komt naar voren dat bij de voorgenomen ontwikkeling de waterbelangen niet in het geding zijn. Voor de verdere uitwerking van de Noordvork worden naar aanleiding van de watertoets de volgende aandachtspunten in acht genomen:

- er zal nader onderzocht worden of bermsloot kan worden doorgetrokken nabij kruising met spoordijk;

¹² Advies- en Ingenieursbureau ProCensus (16 juni 2008), *Project Watertoets Noordvork*. Kenmerk: 11.005_WTNV_R_05.02

- een nadere dimensionering van de kunstwerken zal worden onderzocht en door middel van een doorstromingsberekening zullen de mogelijkheden van een duikerbrug worden nagegaan;
- er zal rekening worden gehouden met aansluiting watersystemen in zogenoemde "tussenfase";
- er zal rekening worden gehouden met de aanwezigheid van transportleidingen binnen het deelgebied;
- er zal rekening worden gehouden met de toekomstige aansluiting op de "Zevensprong".

5.4 Geluid

5.4.1 Wettelijk kader

De regelgeving met betrekking tot geluidhinder is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). Op 1 januari 2007 is deze Wet aanzienlijk gewijzigd en de nieuwe regelgeving is van toepassing op het plan Noordvork. In de Wet geluidhinder zijn normen en grenswaarden vastgelegd welke van toepassing zijn op het plan. Zo heeft iedere weg een wettelijke geluidszone. Hierbinnen dient het akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Voor de Noordvork geldt een breedte van de wettelijke geluidszone van 200 meter aan weerszijden van de weg. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen deze zone is akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Geluidscriteria

In de Wgh zijn verschillende geluidscriteria opgenomen. Welk criterium of welke criteria van toepassing zijn, is afhankelijk van de situatie. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in:

- *woningen en weg nog niet geprojecteerd;*
- *woningen nog niet geprojecteerd, weg aanwezig;*
- *woningen aanwezig, weg nog niet geprojecteerd;*
- *woningen aanwezig, reconstructie in voorbereiding.*

In het akoestisch onderzoek voor de Noordvork staat de situatie 'woningen aanwezig, weg nog niet geprojecteerd' centraal. Dat betekent dat de gevelbelasting op de bestaande woningen langs het tracé van de nieuwe weg in beginsel moet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Geluidsbeperkende maatregelen

Als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat niet voldaan wordt aan de wettelijke normen, dan kan het plan niet zonder meer gerealiseerd worden. Nader onderzoek naar aanvullende maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren, is dan nodig. Bij voorkeur worden maatregelen aan de bron getroffen, zoals de toepassing van 'stil' asfalt. Indien deze maatregel onvoldoende of niet goed toepasbaar blijkt, kunnen (aanvullend) overdrachtsmaatregelen worden beschouwd. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de toepassing van geluidsschermen. Blijkt dit ook onvoldoende, dan heb-

ben Burgemeester en Wethouders ingevolge artikel 100a van de Wgh de mogelijkheid om beargumenteerd een hogere grenswaarde vast te stellen.

Behalve de Wgh is in dit geval ook het Bouwbesluit relevant. Dit besluit stelt dat de geluidsbelasting in de woning (bij gesloten ramen) altijd moet voldoen aan een maximale binnenwaarde van 33 dB. Blijkt uit onderzoek dat deze waarde wordt overschreden, dan is de toepassing van (extra) gevelisolatie noodzakelijk.

5.4.2 Onderzoek wegverkeerslawaaï

In het kader van de aanleg van de Noordvork is in opdracht van de gemeente Aalsmeer een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd¹³. Expliciet wordt opgemerkt dat het uitgevoerde onderzoek geen betrekking heeft op de toekomstige nieuwbouw langs het tracé van de Noordvork. Voor deze plannen dient in de toekomst separaat onderzoek te worden uitgevoerd.

In het onderzoek zijn de geluidsbelastingen op de bestaande woningen bepaald voor de toekomstige situatie. In de situatie met een uitvoering van de weg met normaal (fijn) asfalt, overschrijdt de gevelbelasting bij vijf verschillende adressen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze zijn weergegeven in de tabel.

waarneempunt	Adres
1	Ophelialaan 251
2	Bielzenpad 3
7 en 9	Bielzenpad 1
18	Stommeerkade 51
25	Stommeerkade 35

Tabel: overzicht adressen met te hoge geluidsbelasting

De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 56 dB, hetgeen lager is dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. In verband met de geconstateerde overschrijdingen van de geluidsnorm, is nader onderzoek uitgevoerd naar mogelijke geluidsbeperkende maatregelen. Voor de eventuele toepassing van de maatregelen zijn de geluidsreducerende effecten economisch en stedenbouwkundig afgewogen.

Toepassen Stil asfalt

In het onderzoek zijn 3 varianten met stiller asfalt beschouwd. Uitgegaan is van een geluidsreductie van 1, 2 en 4 dB ten opzichte van normaal asfalt.

De afweging aangaande het wel of niet toepassen van geluidsreducerende asfalt gebeurt op basis van de volgende aspecten:

- Meerkosten geluidsreducerende maatregel;
- Inrichting aanliggend gebied (woningbouwlocatie Polderzoom).

¹³ Goudappel Coffeng (1 september 2008), *Onderzoek Wegverkeerslawaaï Noordvork te Aalsmeer*, Kenmerk: PTE005/Pme/0014

Op basis van een onderzoeksrapport van Grontmij is specifiek voor de Noordvork een overzicht opgesteld van de meerkosten van het toepassen van geluidsreducerend asfalt, ten opzichte van stil asfalt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het toepassen van een stiller wegdek met een geluidsreductie van 2 of 4 dB niet doelmatig is. De kosten per dB geluidsreductie per woning liggen ver boven de door de gemeente gehanteerde norm van 1.000 euro per dB per woning. De toepassing van een stil asfalt met een geluidsreductie van 1 dB heeft geen meerkosten ten opzichte van regulier asfalt.

Vooralsnog wordt daarom uitgegaan van toepassing van een geluidsreducerend wegdek met een geluidsreductie van 1 dB. De definitieve keuze voor het type toe passen asfalt zal plaatsvinden in het kader van de bestemmingsplanprocedure woningbouwlocatie Polderzoom. Bij het uitwerken van plangebied Polderzoom zal aanvullend akoestisch onderzoek plaatsvinden.

Toepassen geluidsafscherming

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek wordt aanbevolen om geen geluidsschermen te plaatsen langs de Noordvork. Hiervoor zijn drie argumenten aan te dragen:

- verkeersveiligheid;
- stedenbouwkundige kwaliteit;
- kosten.

Uit het onderzoek blijkt dat relatief hoge schermen nodig zijn om de gewenste geluidssituatie te bewerkstelligen. De zichtbeperking die hierdoor optreedt op punten waar wegen kruisen heeft een nadelig effect voor de verkeersveiligheid. Vanuit het Masterplan 'de Tuinen van Aalsmeer', IMOSS, d.d. 1 december 2006 volgt dat de toepassing van geluidsschermen langs de Noordvork niet passen in de omgeving. Omdat er in het Masterplan vanuit wordt gegaan dat de woningen worden geprojecteerd richting de Noordvork, is het vanuit stedenbouwkundig perspectief niet wenselijk dat geluidsschermen worden geplaatst parallel aan de Noordvork. Tenslotte zullen de kosten van de plaatsing van schermen ver boven de gehanteerde norm van 1.000 euro per dB geluidsreductie per woningen uitstijgen. Zelfs na toepassing van een stil wegdek met een geluidsreductie van 4dB zullen die kosten voor het geluidsscherm liggen in de ordegrrootte van 100.000 euro per dB reductie per woning. Aangezien er geluidsreducerend asfalt wordt toegepast met een geluidsreductie van 1dB zouden er nog grotere, en dus duurdere geluidsschermen moeten worden toegepast. Omwille van de zeer hoge kosten van de realisering van de geluidsschermen wordt toepassing ervan dan ook niet reëel geacht.

5.4.3 Conclusie onderzoek wegverkeerslawaaï

Voor de aanleg van de Noordvork wordt uitgegaan van toepassing van een geluidsreducerend wegdek met een geluidsreductie van 1 dB en geen toepassing van ge-

luidsschermen. In dat geval is er voor vijf woningen sprake van een overschrijding van de wettelijke voorkeursgrenswaarde (48 dB). Voor deze woningen wordt ont-heffing aangevraagd bij het College van Burgemeester en Wethouders. Een over-zicht van de woningen met de hogere waarden is weergegeven in onderstaande tabel.

waarneempunt	Adres	Aan te vragen hogere waarde
1	Ophelialaan 251	52
2	Stommeerkade 87 (Bielzenpad 3)	55
7	Nabij Stommeerkade 87 (Bielzenpad 1)	54
9	Nabij Stommeerkade 87 (Bielzenpad 1)	53
18	Stommeerkade 51	49
25	Stommeerkade 35	49

Tabel: overzicht adressen voor aanvraag hogere grenswaarde

5.4.4 Cumulatie toets

Voor die bestaande woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld moet de invloed van andere relevante geluidsbronnen op de leefomgeving bij de woningen onderzocht worden. Deze cumulatie van de diverse relevante geluidbronnen is vereist op basis van artikel 110f van de Wet geluidhinder (art 1.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). De methode is vastgelegd in hoofdstuk 2 van Bijlage I van het wettelijk vastgestelde Standaard-rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder van 2006.

In de omgeving kunnen de volgende relevante geluidbronnen worden beschouwd:

Het wegverkeer van de nieuw aan te leggen Noordvork;

Het industrielawaai van industrieterrein Schiphol- Oost (proefdraaiplaatsen);

Het vliegtuiglawaai van Schiphol

Er zijn twee situaties beschouwd, één zonder en één na realisatie van het voor-nemen. De gecumuleerde geluidsbelasting ligt na realisatie van de Noordvork – afge-rond – tussen de 60 dB en 65 dB. Deze gecumuleerde geluidsbelasting en de onder-liggende berekeningen zijn opgenomen in het rapport 'Cumulatie Geluidbronnen Noordvork te Aalsmeer'¹⁴ en samengevat in onderstaande tabel.

¹⁴ Adviesbureau IJmeer (6 september 2008), *Cumulatie Geluidbronnen Noordvork te Aalsmeer*. Kenmerk 1430 AG – 252 WO 002-06-09-08 V2

Waarneempunt	Adres	Aan te vragen hogere waarde ¹⁵	Cumulatieve waarde na het voornemen	Classificatie ¹⁶
1	Ophelialaan 251	52	65	slecht
2	Stommeerkade 87 (Bielzenpad 3)	55	65	slecht
7	Nabij Stommeerkade 87 (Bielzenpad 1), zuidgevel	54	64	slecht
9	Nabij Stommeerkade 87 (Bielzenpad 1), westgevel	53	64	slecht
18	Stommeerkade 51	49	61	tamelijk slecht
25	Stommeerkade 35, westgevel	49	60	tamelijk slecht

Gelet op de onderliggende waarden per afzonderlijke bron wordt opgemerkt dat het vliegverkeerslawaaï bepalend is voor de kwaliteit van de akoestische leefomgeving. De bijdrage van het wegverkeer op de Noordvork is maximaal 1 à 2 dB. De realisatie van de beoogde Noordvork heeft derhalve een geringe invloed op het huidige akoestische klimaat.

5.4.5 Conclusie

Ten gevolge van de aanleg van de Noordvork wordt voor vijf woningen de voorkeursgrenswaarde (48 dB) overschreden. Voor een overzicht van deze woningen wordt verwezen naar de tabel in paragraaf 5.4.3. Op basis van de cumulatietoets wordt geconcludeerd dat het vliegverkeerslawaaï bepalend is voor de kwaliteit van de akoestische leefomgeving. De bijdrage van het wegverkeer op de Noordvork is maximaal 1 à 2 dB. De realisatie van de beoogde Noordvork heeft derhalve een geringe invloed op het huidige akoestische klimaat.

Zoals aangegeven in paragraaf 5.4.2 (wettelijk kader) is het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd het besluit tot vaststellen van de hogere grenswaarde te nemen. Voor bovenstaande vijf woningen wordt een ontheffing aangevraagd bij het College van Burgemeester en Wethouders. De aanvraag om hogere grenswaarden is ingediend op 16 september 2008. Het ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere grenswaarden heeft met de bijbehorende stukken tegelijkertijd met het

¹⁵ Goudappel Coffeng (1 september 2008), *Onderzoek Wegverkeerslawaaï Noordvork te Aalsmeer*, Kenmerk: PTE005/Pme/0014

¹⁶ De classificatie is voor de oude wetgeving beschreven in "Geluid, geur, en milieukwaliteit" (Publicatiereeks verstorning nr. 4a/1993 van het ministerie van VROM) en is aangepast voor de nieuwe wetgeving door 2 dB van elke klasse af te trekken.

ontwerpbestemmingsplan Noordvork met ingang van 19 september 2008 gedurende 6 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid voor belanghebbenden een zienswijze in te dienen. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 16 december 2008 de hogere grenswaarden definitief vastgesteld.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Inleiding

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging met (gasvormige) stoffen en verontreiniging van de lucht met stof. Veel stoffen die in de lucht kunnen voorkomen hebben na inademing een schadelijk effect op de gezondheid. Behalve de aard en de concentratie van de stof is de blootstellingsduur bepalend voor het gezondheidseffect.

5.5.2 Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer (Wm) gewijzigd. In hoofdstuk 5 is een paragraaf luchtkwaliteitseisen toegevoegd (paragraaf 5.2). Deze vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Het doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM_{10}), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen opgenomen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en benzeen gelden vanaf 2010. Voor de overige stoffen zijn de grenswaarden reeds van kracht.

De grenswaarden zijn op basis van gezondheidskundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijn stof geen gezondheidskundige grenswaarde vast te stellen.

Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;

- d. een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit. Dit programma moet de onderbouwing leveren van het "derogatieverzoek" van het Rijk aan de Europese Unie (EU). Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2011 respectievelijk 2015 wel overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Het Rijk coördineert het programma. De EU heeft echter nog geen besluit over het derogatieverzoek genomen.

AmvB en mr niet in betekenende mate

De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AmvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder de AmvB en mr niet in betekenende mate (NIBM). Deze AmvB en mr legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide

(NO_2). Dit komt overeen met $1,2 \mu g/m^3$ voor zowel fijn stof en NO_2 .

De 3% grens is van toepassing, vanaf het moment dat het NSL definitief is vastgesteld (zie artikel 2, lid 2, Besluit NIBM). In de periode tussen de inwerkingtreding van het Besluit NIBM en de definitieve vaststelling van het NSL wordt een NIBM-grens gehanteerd van 1%. Dit staat gelijk aan $0,4 \mu g/m^3$. De systematiek voor het bepalen of een project NIBM is, is vóór en na de inwerkingtreding van het NSL gelijk.

5.5.3 Onderzoek

In het kader van de aanleg van de Noordvork is in opdracht van de gemeente Aalsmeer door Goudappel Coffeng een luchtkwaliteitstoets uitgevoerd¹⁷.

De gemeente Aalsmeer heeft een groot aantal kleinere ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende periode (tot 2010) in de planning staan. Daarnaast heeft de omlegging van de N201 een enorme impact op de verkeerstromen in Aalsmeer en omgeving. Tot nu toe liet de gemeente Aalsmeer voor elke ruimtelijke ontwikkeling een apart onderzoek uitvoeren naar de effecten op de luchtkwaliteit. In het uitgevoerde onderzoek zijn de effecten van alle kleinere projecten integraal getoetst. De voordelen van een integrale aanpak betreffen:

¹⁷ Goudappel Coffeng (14 juli 2008), *Toets luchtkwaliteit ruimtelijke ontwikkelingen Aalsmeer*. Kenmerk: ASR028/Anf/0139

- Er wordt geen salamitactiek toegepast op ruimtelijke projecten;
- Luchtkwaliteit dient op regionaal/ (inter)nationaal niveau te worden bestuurd. Door een integrale aanpak ontstaat ook een integrale kijk op luchtkwaliteit.

In het onderzoek zijn de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, inclusief de geplande Noordvork, integraal getoetst op de effecten voor de luchtkwaliteit. Het onderzoek is opgedeeld in een tweetal fases. In fase I wordt nagegaan of de ruimtelijke ontwikkelingen wel of niet als IBM- project worden getypeerd. Indien het project als IBM- project wordt getypeerd, dient in fase II te worden nagegaan of er overschrijding van de normen plaatsvindt.

Onderzoek fase I: In betekenende mate

Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in Aalsmeer is een analyse uitgevoerd of de ruimtelijke ontwikkelingen wel of niet de 1%-grens overschrijden. Uit deze analyse is naar voren gekomen dat op meerdere (onderzoeks)locaties in Aalsmeer, als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen, de 1%-grens wordt overschreden. Het geheel van ruimtelijke projecten kan dan ook als IBM- project worden getypeerd, aangezien de planbijdrage meer dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Dit betekent dat toetsing van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen noodzakelijk is.

Onderzoek fase II: normen luchtkwaliteit

Omdat het geheel van ruimtelijke ontwikkelingen als IBM- project wordt getypeerd, is toetsing van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de normen noodzakelijk. Voor een toelichting op het onderzoek wordt verwezen naar het rapport. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de jaren 2008, 2010 en 2020.

Het onderzoek geeft de resultaten weer voor de jaargemiddelde stikstofdioxide (NO_2), jaargemiddelde concentratie fijn stof en de daggemiddelde concentratie fijn stof. Dit zijn de maatgevende stoffen¹⁸.

Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO_2)

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide wordt in 2008 overschreden. Er zijn echter geen overschrijdingen van de in 2008 vigerende plan-drempel. In 2010 en 2020 zijn er geen overschrijdingen van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 in het studiegebied.

¹⁸ Overige luchtverontreinigende stoffen die gevolg zijn van motorverkeer zijn koolmonoxide, zwaveldioxide, benzeen, nikkel, arseen, cadmium, ozon, lood. Uit landelijke onderzoeken is gebleken dat voor de laatste vier stoffen in de praktijk de grenswaarden niet worden overschreden. De concentraties koolmonoxide, zwaveldioxide en benzeen zijn wel berekend. Het onderzoek wijst uit dat de grenswaarden voor deze stoffen niet worden overschreden.

Jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10})

De grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} wordt in geen van de beschouwde situaties overschreden.

Daggemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10})

De grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen van de daggemiddelde concentratie PM_{10} wordt in geen van beschouwde situaties overschreden.

5.5.4 Conclusie

In het onderzoek luchtkwaliteit is een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen integraal getoetst op de effecten voor de luchtkwaliteit. Aangezien op basis van de eerste analyse is geconcludeerd dat op meerdere (onderzoeks)locaties de 1%- grens wordt overschreden, wordt het geheel van ruimtelijke projecten als IBM- project getypeerd. Dit betekent dat nadere toetsing van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen noodzakelijk is.

Uit deze toets blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen (waaronder ook de aanleg van de Noordvork) doorgang kunnen vinden op basis van artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer. Op basis van het rapport kan derhalve geconcludeerd worden dat paragraaf 5.2 van de Wet milieubeheer geen belemmering vormt voor verdere besluitvorming van de ruimtelijke ontwikkelingen.

5.6 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid (EV) gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het vigerende beleid is sinds oktober 2004 vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid inrichtingen (Bevi).

In het externe veiligheidsbeleid staan twee doelen centraal: de bescherming van individuen tegen de kans op overlijden als gevolg van een ongeluk, en de bescherming van de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een ramp met een groter aantal slachtoffers; respectievelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Ook conform de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, juni 2004) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat moet een verantwoording van het groepsrisico worden gegeven.

5.6.1 Opslag gevaarlijke stoffen

Het beleid inzake de opslag van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling Externe Veiligheid inrichtingen. Het Bevi stelt grenzen aan het risico dat bedrijven mogen veroorzaken voor hun omgeving (het 'plaatsgebonden risico'). Zo moet er tussen risicovolle bedrijven en

woningen een bepaalde afstand blijven, om mensen in de omgeving te beschermen. Daarnaast gaat het besluit in op de kans op een ramp waarbij een groep mensen betrokken is (het 'groepsrisico').

De aanleg van de Noordvork betreft uitsluitend de aanleg van weginfrastructuur. Voor deze planologische ontwikkeling is het vanuit de regelgeving Externe Veiligheid niet vereist dat er wordt getoetst aan de aanwezigheid van inrichtingen waar gevaarlijke stoffen liggen opgeslagen, te weten Bevi en Revi.

Binnen het plangebied van de herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg is een benzinestation met LPG tank aanwezig, zodat er met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) rekening gehouden moet worden. Dit betekent dat er binnen bepaalde afstanden niet gebouwd mag worden. Dit geldt niet voor de aanleg van de Noordvork, wat immers een project van weginfrastructuur is. Wel zal hiermee rekening gehouden worden bij de ontwikkeling van de naastgelegen woningbouwlocatie. Verder zijn er volgens de Risicokaart van de Provincie Noord-Holland¹⁹ geen sprake van risicovolle activiteiten in de omgeving van het plangebied

5.6.2 Transport gevaarlijke stoffen

De wetgeving omtrent externe veiligheid schrijft voor dat indien een planologische ontwikkeling wordt gerealiseerd binnen een zone van 200 meter aan weerszijden van een weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, onderzoek dient te worden uitgevoerd naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Volgens rijksbeleid²⁰ dient transport van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom te worden vermeden, tenzij er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is.

Transport gevaarlijke stoffen Noordvork

De aanleg van de Noordvork komt voort uit de omleiding van de N201 en de aanleg van de 'knip' in de huidige N201. De huidige N201 wordt als route voor transport van gevaarlijke stoffen gebruikt. De nieuwe N201 zal de functie van hoofdroute van transport gevaarlijke stoffen overnemen van de huidige N201. Daarbij moet worden opgemerkt dat door de tunnel van de nieuwe N201 onder de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder geen transport van LPG en propaan mag plaatsvinden (een zgn. categorie-1 tunnel).

Aan de Burgemeester Kasteleinweg (huidige N201) ligt in de dorpskern een LPG tankstation wat nu wordt bevoorradt via de Burgemeester Kasteleinweg uit de richting Uithoorn. Na het aanbrengen van de 'knip' is het niet langer mogelijk het tankstation te bevoorraden via de Burgemeester Kasteleinweg uit de richting Uithoorn.

¹⁹ www.risicokaart.nl (geraadpleegd 26 augustus 2008)

²⁰ Wet vervoer gevaarlijke stoffen (12 oktober 1995)

Alternatieve route bevoorrading LPG tankstation

Vooruitlopend op het aanbrengen van de 'knip' dient te worden nagegaan welke alternatieve route kan worden gebruikt voor het LPG transport t.b.v. het tankstation aan Burgemeester Kasteleinweg. In samenspraak met de gemeente Aalsmeer en het Ontwikkelingsbedrijf &2=1 worden de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- STAP I: Onderzoek: Opstellen overzicht van mogelijke LPG transport routes ten behoeve van bevoorrading tankstation Burgemeester Kasteleinweg, en vaststellen nieuwe LPG transport route;
- STAP II: Onderzoek: Voor de nieuwe LPG transport route dient door middel van een QRA (Quantitative Risk Analysis) onderzoek te worden aangetoond dat er voor de nieuwe route sprake is van een te verantwoorden risico. In dit onderzoek dient tevens de nieuwe planontwikkeling (woningbouw) te worden meegenomen;
- STAP III: Aanvraag ontheffing: Als uit het QRA onderzoek blijkt dat voor de nieuwe beoogde route het risico te verantwoorden is, dient op basis van dit onderzoek door de belanghebbende (transporteur LPG) bij de regionale brandweer ontheffing te worden aangevraagd voor het transport van LPG over deze route binnen de bebouwde kom.

Status onderzoek

Het onderzoek naar alternatieve bevoorradersroutes voor LPG (STAP I) is afgerond. Daaruit is gebleken dat in de toekomst bevoorrading van het LPG-station aan de Burgemeester Kasteleinweg over de Noordvork zeer waarschijnlijk is. Gelet op deze conclusie is voor de Noordvork tevens een oriënterend QRA onderzoek uitgevoerd (STAP II). De conclusie van het onderzoek is dat vanuit de optiek van de externe veiligheid er geen problemen zijn te verwachten bij het gebruik van de Noordvork als aanvoerroute voor LPG. Er doet zich volgens deze oriënterende risicoberekening geen knelpunt voor ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Tevens is het op basis van de berekende kritische bevolkingsdichtheden niet aannemelijk te verwachten dat de oriënterende waarde van het groepsrisico zal worden overschreden als de Polderzoom als nieuwbouwlocatie tot ontwikkeling wordt gebracht. Ook ten aanzien van het groepsrisico doen zich derhalve geen problemen voor. Wel is het voorbehoud gemaakt, de berekeningen nogmaals uit te voeren zodra de exacte gegevens voor de bevolkingsdichtheid langs de Noordvork bekend zijn. Omdat de risicoanalyse is uitgevoerd voor verschillende bevolkingsdichtheden, uitgaande van een bebouwing vanaf 10 meter van de weg, is het niet aannemelijk dat de berekeningen op basis van de werkelijke dichtheid tot een onaanvaardbare waarde van het groepsrisico zullen leiden. Het betreffende onderzoek (Tebodin (21 oktober 2008), *Transportrisicoberekening aftakking Noordvork gemeente Aalsmeer*. Kenmerk: 3318001) is toegevoegd aan de bijlagen bij het bestemmingsplan.

5.6.3 Transport gevaarlijke stoffen buisleidingen

Het rijksbeleid voor nieuwe transportleidingen staat in het Structuurschema buisleidingen (SBUI) uit het midden van de jaren tachtig. Het uitgangspunt is dat provincies in streekplannen zones of stroken opnemen voor buisleidingen. Het SBUI gaat in 2008 op in een Nota Buisleidingen, waarin de visie van het Rijk op buisleidingen voor de komende jaren wordt vastgelegd.

VROM heeft veiligheidsafstanden vastgelegd die aangehouden moeten worden tussen een buisleiding en bijvoorbeeld woningen, scholen en ziekenhuizen. Deze afstanden staan in twee brieven (circulaires) van VROM aan gemeenten en provincies.

Op 9 februari 2007 heeft het Kabinet ingestemd met een brief aan de Tweede Kamer over de aanpak van het buisleidingendossier. Deze brief geeft aan welke beleidsvoornemens VROM heeft ten aanzien van buisleidingen voor de komende tijd. Zo komt er een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Buisleidingen. Deze AMvB zal regels gaan stellen aan risiconormering en zonering langs buisleidingen, het opnemen van voorschriften in bestemmingsplannen, technische eisen, het aanwijzen van een toezichthouder, melding van incidenten en beschikbaarheid van noodplannen.

Voor aardgastransportleidingen met een werkdruk van 16 bar of meer (hierna hagedruk aardgasleidingen) zijn veiligheidsafstanden vastgesteld in de circulaire "Zonering langs hagedruk aardgastransportleidingen". Deze circulaire, die is uitgebracht in 1984, wordt momenteel herzien. De nieuwe regelgeving zal naar verwachting normen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico bevatten (analoog aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen). Vanwege nieuwe inzichten in de berekening van risico's, zullen de nieuwe afstanden verschillen van de afstanden in de circulaire.

Hoewel de huidige circulaire nog van kracht is, adviseert VROM om bij het vaststellen van nieuwe ruimtelijke plannen al rekening te houden met de nieuwe inzichten.

Inmiddels is door het RIVM en de Gasunie een nieuwe rekenmethodiek voorgesteld. Deze methodiek is ontwikkeld op basis van casuïstiek voor ondergrondse hagedruk aardgasleidingen en wijkt daarmee af van CPR-18 en PGS-3.

Zowel onder de huidige circulaire (1984) als onder de nieuwe risiconormering van VROM (in voorbereiding) mogen geen nieuwe knelpunten dan wel saneringssituaties ontstaan. Omdat de nieuwe regelgeving uiteindelijk toch nog behoorlijk op zich laat wachten, heeft de minister besloten het reeds eerder geventileerde plan voor een tussentijdse Circulaire uit te voeren. Er is nu dus ook een concept Circulaire. Zolang de Circulaire 1984 geldend blijft, dient geanticipeerd te worden op het Interimbeleid zoals VROM dat heeft verwoord in de brief van het RIVM over Veiligheidsafstanden Hagedruk Aardgasleidingen van 01-06-2007.

Transport gevaarlijke stoffen buisleidingen Noordvork

Volgens leidingbeheerders Gastransport Services (Gasunie) en Nuon liggen er in het plangebied en de directe omgeving één planologisch relevante aardgastransportleiding en één gasdrukinstallatie. Ten behoeve van de toekomstige woningbouw (welke in de nabijheid van de weg wordt aangelegd) wordt een berekening uitgevoerd om het groepsrisico in beeld te brengen. Dit is noodzakelijk vanwege de aanwezigheid van de gasleiding van de Gasunie. Voor de aanleg van de Noordvork zelf is deze berekening niet vereist. De uitkomsten van deze berekening worden dan ook niet opgenomen in het bestemmingsplan Noordvork. In het kader van het bestemmingsplan is wel van belang de ligging van buisleidingen, zoals hogedrukgasleidingen en watertransportleidingen. Het betreft dan het rekening houden met de hieraan verbonden risicozones.

Zolang de nieuwe afstanden nog niet officieel zijn vastgesteld en gemeenten (op korte termijn) een ruimtelijke ontwikkeling willen realiseren, kunnen zij Gasunie vragen om een QRA-berekening uit te voeren. Een inschatting van het groepsrisico (op basis van personendichtheden) voor de hogedruk gasleiding is van belang in verband met de te bouwen woonwijken in de Polderzoom en de Stommeerkade.

In het kader van de verdere ontwikkeling van de Polderzoom en de Stommeerkade zal dan ook een berekening van het groepsrisico worden opgesteld. Voor de Noordvork zelf wordt geen groepsrisicoberekening vereist. De overige kabels en leidingen zijn planologisch minder relevant. Een vrijwaringszone dient in acht genomen te worden. Deze niet te bebouwen zone is vooral van belang in relatie tot de te bouwen woonwijken. Aan de kruising van de Noordvork met de kabels en leidingen worden door de nutsbedrijven voorwaarden gesteld. Deze voorwaarden hebben te maken met de optredende zetting ten gevolge van de aanleg van de Noordvork. De exacte ligging van de kabels en leidingen wordt bepaald waarna, in overleg met de nutsbedrijven, de mogelijke oplossingen ter beperking van de zetting worden onderzocht.

In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de vrijwaringszones voor de leidingen in het deelgebied Noordvork.

Tabel 6.2 Overzicht met leidingen

Beheerder	Leiding	Vrijwaringszones (m)	Diameter leiding (mm)	Druk leiding
PWN	Waterleidingen 2st.	8 m	500 / 800 beton	2.5 tot 4.5 bar
W.R.K.	Waterleiding (transport)	10 m	1500	8 bar
Gasunie	HD-gasleiding	4 m	300 Staal	40 bar
Eneco	HD-leiding	2 m	108 Staal	8 bar
	gasdrukregelininstallatie	6m		
HHRS Rijnland	Effluentleiding	2,5 m	500 GKF	

De opgegeven vrijwaringszones gelden voor beide zijde van de kabels en leidingen. De vrijwaringszones behorende bij de leidingen van de Gasunie en het hoogheemraadschap van Rijnland zijn op de plankaart behorende bij het bestemmingsplan Noordvork ingetekend. Het uitvoeren van werken in deze zones is aan regels gebonden.

In bijlage 1 is een kaart toegevoegd waarop alle 5 leidingen uit bovenstaande tabel zijn ingetekend, inclusief de vrijwaringszone ter plaatse van het tracé van de Noordvork. Deze kaart geldt als indicatie voor de ligging van de niet op de plankaart en regels opgenomen leidingen

5.6.4 Het Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Aalsmeer is gelegen in sterk verstedelijkt gebied en in de nabijheid van Schiphol. Dit betekent dat er uit het oogpunt van veiligheid door de wet- en regelgeving rondom de luchthaven beperkingen worden opgelegd aan de mogelijkheden in Aalsmeer te bouwen en water toe te voegen. Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) legt beperkingen op aan ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied door middel van een zogenaamd beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied wordt nieuwbouw van woningen niet toegestaan.

In het LIB wordt daarnaast een risicogebied aangewezen waarbinnen nieuwbouw van woningen niet is toegestaan tenzij er een verklaring van geen bezwaar door de gezamenlijke ministers van VROM en V&W wordt afgegeven. Voor eventuele nieuwbouw van bedrijven worden extra eisen gesteld aan aantallen werknemers per hectare.

Voor vrijwel de hele gemeente gelden hoogtebeperkingen. Bovendien is in het LIB ook vastgelegd dat er geen waterpartijen van meer dan 3 ha. mogen worden aangelegd, aangezien deze een voor de luchtvaart gevaarlijke vogelaantrekkende werking hebben.

Binnen het kader van dit bestemmingsplan gaat het uitsluitend om de aanleg van een weg. Vanuit het LIB worden aan deze ontwikkeling geen beperkingen gesteld.

5.6.5 Conclusie

Op het gebied van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen ontwikkeling die met dit bestemmingsplan wordt voorgestaan. Het is vanuit de regelgeving Externe Veiligheid niet vereist dat er wordt getoetst aan de aanwezigheid van inrichtingen waar gevaarlijke stoffen liggen opgeslagen. Verder zijn er blijkens de Risicokaart van de Provincie Noord-Holland geen sprake van risicovolle activiteiten in de omgeving van het plangebied. De aanwezige transportleidingen in het plangebied leveren geen belemmeringen op voor de gewenste ontwikkeling. Ook uit de nabijheid van de luchthaven Schiphol vloeien geen beperkingen voor de planontwikkeling voort. Wel moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat de Noordvork in de toekomst als route gebruikt gaat worden voor de bevoorrading van het nabij gelegen benzinestation met LPG tank.

Het onderzoek naar de alternatieve bevoorradingsroute voor LPG is opgestart. Indien blijkt dat de Noordvork in de toekomst wordt gebruikt als transportroute voor LPG zal tevens een QRA onderzoek uitgevoerd

5.7 Flora en Fauna

De Flora- en faunawet vereist dat inzicht wordt geboden in de effecten van een voorgenomen ruimtelijke ingreep op wettelijke beschermde planten en dieren. Als er significant schadelijke gevolgen zijn voor een wettelijk beschermde soort en/of het leefgebied van een beschermde soort, zal bezien moeten worden in hoeverre de schadelijke effecten kunnen worden voorkomen. Als de uitvoering van een plan noodzakelijk wordt geacht en de maatschappelijke relevantie is aangetoond, kan in het kader van de wet ontheffing worden aangevraagd. Dit brengt met zich mee dat zal moeten worden voorzien in compensatie.

Onderzoek

In opdracht van Ontwikkelingsbedrijf &2=1 heeft Adviesbureau Mertens een ecoscan uitgevoerd voor vier woningbouwlocaties in Aalsmeer. De Polderzoom (en Stommeerkade), waarbinnen de Noordvork komt te liggen, is één van de vier onderzoeksgebieden.

In navolging van de ecoscan heeft Adviesbureau Mertens een natuurtoets uitgevoerd²¹. In dit onderzoek is gekeken naar de effecten van het omleggen van de N201 en het realiseren van woningen in de Polderzoom/Stommeerkade op mogelijk via de Flora- en Faunawet beschermde natuurwaarden en op beschermde gebieden in het

²¹ Adviesbureau Mertens B.V. (oktober 2007) *Natuurtoets Polderzoom/ Stommeerkade te Aalsmeer*

kader van de Ecologische Hoofdstructuur, de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingsweg.

Uit de veldinventarisatie blijkt dat in het plangebied verschillende grondgebonden zoogdieren voorkomen, te weten: de bosmuis, mol, huisspitsmuis, veldmuis en haas. Op basis van regionale verspreiding en aanwezige ecotopen is het mogelijk dat de woelrat en egel voorkomen. Tevens komt in de ruimere omgeving het konijn voor. Via categorie 1 (het lichtste beschermingsregime) van de Flora- en faunawet zijn de bosmuis, mol, huisspitsmuis, veldmuis, bosspitsmuis, rossel woelmuis, egel, konijn en haas beschermd en niet bedreigd volgens de rode lijst.

Het plangebied wordt gebruikt als foerageerplaats door vier soorten vleermuizen. Alle waargenomen vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, watervleermuis en laatvlieger) zijn beschermd via categorie 3 (het zwaarste beschermingsregime) van de Flora- en faunawet, maar niet bedreigd volgens de Rode lijst.

In het plangebied zijn vijf soorten amfibieën aangetroffen: middelste groene kikker, bruine kikker, kleine watersalamander, gewone pad en rugstreeppad. Deze soorten zijn allen licht beschermd volgens de Flora- en faunawet, met uitzondering van de rugstreeppad die onder de zware bescherming valt.

Er zijn geen vissen, reptielen of ongewervelden aangetroffen die beschermd dan wel bedreigd zijn. Wel moet er rekening meegehouden worden dat de matig beschermde kleine modderkruiper in lage dichtheid in het plangebied voorkomt. Voor zover het flora en fauna betreft zijn er geen beschermde of bedreigde plantensoorten aangetroffen.

Uit de conclusie van de natuurtoets blijkt dat er geen externe effecten worden voorzien van realisering van de voorgenomen ontwikkeling op beschermde gebieden in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn, Natuurbeschermingsweg en de Ecologische Hoofdstructuur. Het is dan ook niet vereist om een ontheffing van de Natuurbeschermingsweg te verkrijgen. Ook in relatie tot het Streekplan Noord-Holland Zuid zijn de plannen niet strijdig. Wel is er een effect te verwachten van de voorgenomen ontwikkeling op de zwaar beschermde rugstreeppad. Voor de realisatie van de plannen voor de Polderzoom en Stommeerkade zal het noodzakelijk zijn een ontheffing van de Flora- en faunawet voor artikel 75c aan te vragen. Bij de aanvraag dient een projectplan te worden toegevoegd met mitigerende en compenserende maatregelen. Daarnaast moet voor de voorgenomen ontwikkeling een zwaarwegend maatschappelijk en economisch belang worden aangetoond en moet de tracékeuze worden onderbouwd.

Bij het uitvoeren van de natuurtoets is tevens onderzoek gedaan naar het voorkomen van vleermuizen. Daarbij zijn inderdaad vleermuizen zijn aangetroffen. De aanwezigheid van relatief veel gewone dwergvleermuizen gaf aanleiding tot een nadere inventarisatie van paarplaatsen van vleermuizen.

Een eerste onderzoek in dat kader heeft plaatsgevonden in de herfst van 2007. Voor de conclusies van dit onderzoek wordt verwezen naar BIJLAGE I van het Projectplan²². Bij dit onderzoek (uitgevoerd 18 oktober 2007) zijn geen balts- en paarplaatsen aangetroffen. Deze inventarisatieronde is echter relatief laat in het jaar uitgevoerd. Dit kan er mogelijk de oorzaak van zijn dat er geen balts- en paarplaatsen zijn aangetroffen.

De aanbevolen periode voor een betrouwbare inventarisatie van balts- en paarplaatsen is de periode van eind augustus tot begin september. Daarom is besloten een tweede onderzoek uit te voeren in september 2008. Voor de conclusies van dit onderzoek wordt verwezen naar het rapport Vleermuizenonderzoek september 2008 Polderzoom/ Stommeerkade²³. In tegenstelling tot het onderzoek van 2007 zijn in dit onderzoek wel balts- en paarplaatsen van gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis aangetroffen. Met name langs het bebouwingslint van de Stommeerkade werd de gewone en ruige dwergvleermuis vastgesteld. De gebouwen en groenstructuur van dit bebouwingslint wordt geïntegreerd in de plannen. Een effect op de balts- en paarplaatsen wordt dan ook niet voorzien. Op basis van het vleermuizenonderzoek van 1 september 2008 is een ontheffing van de Flora- en faunawet niet vereist voor de realisatie van de plannen van het woningbouwgebied Polderzoom / Stommeerkade te Aalsmeer.

Conclusie

Op basis van het verkennend flora en faunaonderzoek wordt geconcludeerd dat in het plangebied mogelijk bedreigde of matig en/of strikte beschermde diersoorten voorkomen.

Het is noodzakelijk een ontheffing van de Flora- en faunawet voor artikel 75c aan te vragen. Bij de aanvraag dient een projectplan te worden bijgevoegd met de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen.

Met de Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van LNV zijn in het eerste kwartaal van 2008 de te treffen mitigerende en compenserende maatregelen in concept besproken. De opmerkingen en aanmerkingen van de DLG zijn verwerkt in de beschrijving van de maatregelen in het projectplan Polderzoom Stommeerkade²⁴.

De ontheffingsaanvraag, met als bijlage het projectplan, is ingediend bij het Ministerie van LNV. Op 14 oktober 2008 is de ontheffing verleend.

²² Adviesbureau Mertens B.V. (augustus 2008), Projectplan ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet voor Polderzoom/ Stommeerkade te Aalsmeer.

²³ Adviesbureau Mertens B.V. (september 2008), Vleermuizenonderzoek september 2008 Polderzoom/ Stommeerkade te Aalsmeer.

²⁴ Adviesbureau Mertens B.V. (augustus 2008), Projectplan ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet voor Polderzoom/Stommeerkade te Aalsmeer.

5.8 Verkeer

De aanleg van de Noordvork maakt deel uit van de ontwikkeling van een nieuwe verkeersstructuur rondom Aalsmeer. Bij de voorbereiding van het Structuurplan 'Herinrichting Burgemeester Kasteleinweg 2020' en het Masterplan de Tuinen van Aalsmeer heeft onderzoek plaatsgevonden naar de invloed van de Noordvork en de daarmee samenhangende 'Knip' in de Burgemeester Kasteleinweg op het verkeer in Aalsmeer. Daarbij is ook gekeken naar de gevolgen voor de nieuwe N201²⁵.

Een belangrijke conclusie uit dit onderzoek is dat de Noordvork vooral het groeiend verkeersaanbod als gevolg van plaatselijke, ruimtelijke ontwikkelingen opvangt, zoals de woonwijk Nieuw Oosteinde en het bedrijventerrein Greenpark. De Noordvork is vooral een toeleidende route naar de aansluiting op de omgelegde N201. De Noordvork heeft daarmee hoofdzakelijk een functie voor bestemmingsverkeer. In de situatie dat de Noordvork niet wordt aangelegd, worden vooral de bestaande noord-zuidverbindingen in Aalsmeer extra belast en is er sprake van een beperkte verkeerstoename van ca 2.200 extra auto's op de nieuwe N201 per dag.

Indien de voorgenomen 'Knip' op de Burgemeester Kasteleinweg niet wordt aangelegd, blijft de verkeersbelasting op die weg ook na de omlegging van de N201 hoog. Zelfs indien er een 30-km regime wordt ingesteld, komt daarin geen verandering. Het achterwege blijven van de 'Knip' heeft tevens tot gevolg dat de Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding niet met het verkeer mee kan rijden (medegebruik busbaan) zodat een aparte busbaan over het gehele tracé nodig is. Het niet aanleggen van de 'Knip' zonder extra maatregelen resulteert in een afname van ca 8.500 auto's op de nieuwe N201 per dag.

Inmiddels zijn er in regionaal verband verschillende maatregelen afgesproken die het gebruik van de omgelegde N201 moeten bevorderen. Hierdoor wordt de relatieve invloed van de maatregelen in Aalsmeer op de verkeersintensiteit op de N201 minder. In samenhang met de maatregelen in regionaal verband zal als gevolg van de Noordvork en de 'Knip' het verkeer op de N201 toenemen met ca 3.000 auto's per dag.

²⁵ Goudappel Coffeng (20 juli 2006), *Onderzoek toekomstige verkeersstructuur Aalsmeer*. Kenmerk: ASRo14/Thm/0090

5.9 Cultuurhistorie en archeologie

De aanwezige cultuurhistorische waarden vormen een belangrijke drager van de kwaliteit van de leefomgeving. Het behoud van deze waarden draagt bij aan versterking van deze kwaliteit. In het nationale beleid wordt daarom het behoud en het beheer van de aanwezige cultuurhistorische waarden voorgestaan. Daaronder worden verstaan zowel archeologische als historisch-geografische (landschappelijke) en historisch-bouwkundige (nederzettingen) waarden. Op gelijke voet daarmee staat het streven naar het gebruik van het cultuurhistorisch erfgoed als inspiratiebron voor de ruimtelijke inrichting. Het rijksbeleid is mede gebaseerd op het Verdrag van Malta uit 1992. In de per 1 september 2007 in werking getreden Wet op de archeologische monumentenzorg is een archeologisch onderzoek verplicht gesteld.

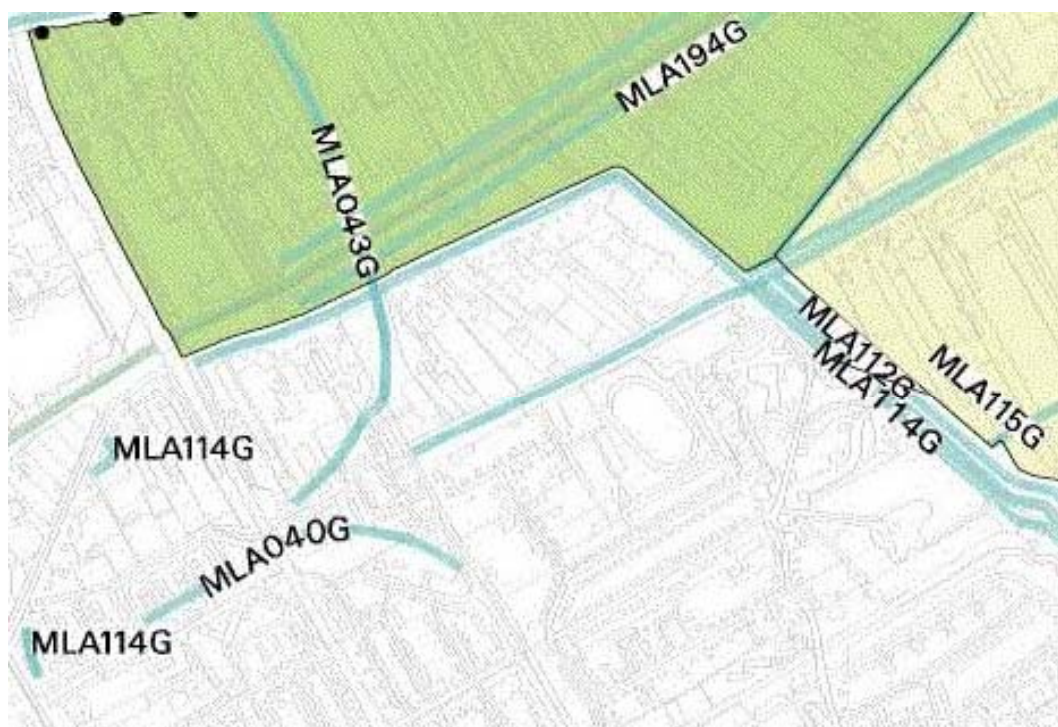
De ruimtelijke opbouw van Aalsmeer is voor een belangrijk deel het resultaat van de historische ontwikkeling van het landschap. In de vroege middeleeuwen omvatte Aalsmeer nog een gebied dat nauwelijks was ontgonnen. Het hart van het dorp ligt op de "Bovenlanden" een smalle strook niet verveend gebied dat als hoge rug in het landschap ligt. In de dertiende eeuw breidde de ontginning zich snel uit, waarbij de Oosteinderpoel, Schinkelpoel, Stommeer, Hornmeer, Legmeer en de Westeinderplassen ontstonden. Deze oorspronkelijke plassen rond het oude dorp zijn in een aantal stadia drooggelegd. De Stommeer, waarin het plangebied is gelegen, werd al in de zeventiende eeuw drooggelegd en is tot nu toe in gebruik gebleven als agrarisch gebied. In de directe omgeving van het plangebied zijn relictten van de spoorlijnen Aalsmeer-Amsterdam Willemspark en Aalsmeer-Uithoorn aanwezig. Binnen het plangebied liggen geen objecten met een monumentale status.

Onderzoek Cultuurhistorische Waardenkaart

De cultuurhistorisch waardevolle structuren en objecten (archeologie, bouwkunde en geografie) zijn voor de gemeente Aalsmeer aangegeven op de kaarten behorende bij de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland²⁶.

Op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart blijkt dat er in het plangebied geen archeologische waarden aanwezig zijn. Historisch bouwkundig zijn er eveneens geen waarden toegekend in het plangebied. Historisch geografisch zijn er twee waarden toegekend aan het plangebied. Het betreft twee voormalig spoordijken (MLA042G en MLA043G). Een gedeelte van het Bielzenpad is gewaardeerd als waardevolle spoordijk van de voormalige lokale spoorlijn Aalsmeer-Haarlem. Waardevol is eveneens de Spoorwegdijk. De spoordijk is in gebruik als fietspad en betreft het voormalige traject van de lokale spoorlijn Aalsmeer-Bovenkerk. De lokaalspoorlijnen zijn waardevol, echter niet zeldzaam.

²⁶ Provincie Noord-Holland (april 2001), *Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland; De cultuurhistorie van Meerlanden en Amsterdam*.



Historisch geografische waarden in het plangebied. Bron: Provincie Noord-Holland (april 2001), Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland; De cultuurhistorie van Meerlanden en Amsterdam.

Archeologisch bureauonderzoek

In opdracht van de gemeente Aalsmeer is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd²⁷. Het plangebied ligt in een gebied dat tussen 1650 en 1674 is ingepolderd. In het bureauonderzoek zijn archeologische, landschappelijke en historische bronnen bestudeerd. Hieruit is gebleken dat het plangebied geen verwachtingen kent voor de aanwezigheid van archeologische resten. Ten noordoosten van het plangebied is een gebied van hoge historisch-archeologische waarde gelegen. Echter, voor het gehele plangebied geldt een lage archeologische verwachting. Daarnaast ontbreken cultuurhistorische waarden. In het rapport wordt geadviseerd het gebied vrij te geven voor ontwikkeling.

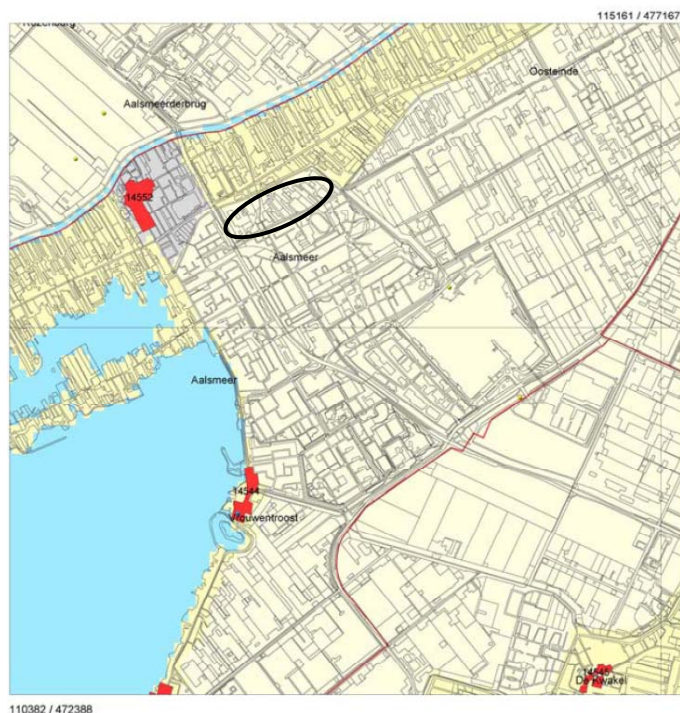
²⁷ Past2Present-ArcheoLogic (21 januari 2008) *Archeologisch bureauonderzoek de Tuinen van Aalsmeer, gemeente Aalsmeer (N-H)*. Rapportnr. 752

Conclusie

Op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland wordt geconcludeerd dat er geen archeologische waarden zijn toegekend aan het plangebied. Er zijn geen historisch bouwkundige waarden in het plangebied. Historisch geografisch vormen de twee aanwezige, voormalige lokale spoorlijnen vanuit cultuurhistorisch perspectief waardevolle lijnen. Deze lijnen zijn echter niet zeldzaam. Tevens blijkt uit het archeologisch bureauonderzoek dat het gebied kan worden vrijgegeven voor ontwikkeling.

Aalsmeer

21-11-2007



I. Duppen

Legenda

- VONDSTMELDINGEN
 - WAARNEMINGEN
 - MONUMENTEN
 - TOP10 (G)TON
 - PLAATSNAMEN
 - GEMEENTEN
- IKAW**
- zeer lage trekfaks
 - lage trekfaks
 - middelste trekfaks
 - hoge trekfaks
 - lage trekfaks (water)
 - middelste trekfaks (water)
 - hoge trekfaks (water)
 - water
 - niet gekarteerd
 - PROVINCIES

0 1 km

N

Archis2

rijksdienst voor
archeologie,
cultuurlandschap
en monumenten



Omkaderd plangebied op de IKAW en volgens ARCHIS 2. De archeologische monumenten liggen allen buiten het plangebied (bron: rapport Past2Present-Archeologic)

6. JURIDISCHE TOELICHTING

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de ruimtelijke en functionele ontwikkeling ten behoeve van de aanleg van de Noordvork juridisch is vertaald.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de planregels. De planregels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten gebouwen en bouwwerken. Samen met de planregels vormt de plankaart het bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie voor de onderbouwing en verantwoording van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en planregels.

Planvorm

Het bestemmingsplan 'Noordvork' dient om de aanleg van het nieuwe tracé van de Noordvork op het grondgebied van de gemeente Aalsmeer te faciliteren en is voorwaardescheppend ten aanzien van andere beleidsdoeleinden. De bestaande situatie in relatie tot toekomstige ontwikkelingen en de huidige eigendomssituatie, alsmede de noodzakelijkheid in relatie tot de nieuw te ontwikkelen verkeersstructuur rond Aalsmeer van het zo snel mogelijk kunnen realiseren van de Noordvork, houdt in dat een regeling benodigd is die een zo groot mogelijke flexibiliteit biedt, maar tevens een directe bouwtitel biedt voor de gewenste ontwikkelingen. Voor de te ontwikkelen weg is daarom gekozen voor de bestemmingsmethodiek van de globale eindbestemming.

6.2 Inleiding

6.2.1 Beschrijving in hoofdlijnen

De Noordvork dient om de doorstroming van het verkeer te bevorderen en om de leefbaarheid en de sociaal-ruimtelijke samenhang in Aalsmeer te verbeteren. Voor verwezenlijking van de bestemming worden de volgende voorwaarden gehanteerd.

De inrichting en uitrusting van de Noordvork dient zodanig te worden vormgegeven, dat voldaan wordt aan de relevante milieunormen. Onder de relevante milieunormen worden in ieder geval de luchtkwaliteitsnormen, de geluidsnormen en normen met betrekking tot de flora en fauna verstaan.

De Noordvork dient landschappelijk goed in de omgeving te worden ingepast. De basis daarvoor is het 'Masterplan De Tuinen van Aalsmeer' (IMOSS, december 2006). De gemeentelijke beleidsmatige uitgangspunten zijn vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten (2004) en de Stedenbouwkundige Visie (2005, september 2005).

De inrichting van de Noordvork zal aan de volgende ruimtelijke ingrepen dienen te voldoen:

- de Noordvork zal de spoordijk doorsnijden, zodat de weg in zijn geheel op het maaiveld blijft liggen;
- ter plaatse van afslagen, kruisingen en oversteekplaatsen zal een verbreding of middenberm worden aangebracht;
- op minimaal twee plekken zal een aansluiting van de aangrenzende bebouwing worden opgenomen.

Om voor het overige het milieu door de aanleg van de weg zo weinig mogelijk te belasten, worden de volgende aanvullende maatregelen genomen. Indien er ten behoeve van de aanleg van de weg gekapt wordt, zal er één op één worden gecompenseerd. Bij toename van verhard oppervlak wordt 15% van die oppervlakte toegevoegd aan de oppervlakte voor open water, waarbij compensatie bij voorkeur plaatsvindt in het gebied waarin het tracé N201 wordt herontwikkeld.

6.2.2 Inleidende regels

De planregels zijn opgedeeld in 4 hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bevat 2 artikelen. Artikel 1 geeft een omschrijving van (enkele) in de bestemmingsregels gehanteerde begrippen. Door middel van dit artikel wordt vastgelegd wat onder een bepaald begrip moet worden verstaan. Dit kan ruimer of beperkter zijn dan in het normale spraakgebruik. Artikel 2 geeft de wijze van meten aan om de voorgeschreven maten te bepalen.

6.2.3 Bestemmingsregels

In hoofdstuk 2 worden de bestemmingen beschreven. Per bestemming wordt aangegeven welke doeleinden zijn toegelaten op de gronden en wat en hoe er mag worden gebouwd. Vanwege de infrastructurele aard van de voorgenomen ontwikkeling kent dit bestemmingsplan één hoofdbestemming: Verkeer. Daarnaast zijn er 3 dubbelbestemmingen opgenomen te weten Leiding-Effluent, Leiding-Gas en Waterstaat-Waterkering. Elk onderdeel is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- een omschrijving van de bestemming;
- de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels.

Bestemmingomschrijving

In de bestemmingsomschrijving wordt uiteengezet welke doeleinden met de bestemming aan de grond worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies zoals groen, nutsvoorzieningen, wegen en paden, etc.. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit voort uit de toegelaten functies.

Bouwregels

In de bouwregels wordt aangegeven welke bebouwingsmogelijkheden er op een perceel bestaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Specifieke gebruiksregels

In dit onderdeel wordt aangegeven welke vormen van gebruik men in ieder geval strijdig acht met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de doeleindenomschrijving.

6.2.4 Algemene regels

Hoofdstuk 3, bevat de algemene regels, en telt 7 artikelen.

Anti-dubbeltelbepaling

Artikel 7 verwoordt de anti-dubbeltelbepaling. Dit artikel is opgenomen om te voorkomen dat wanneer ingevolge het bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nogmaals meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels

In artikel 8 zijn bepalingen te vinden die betrekking hebben op bouwen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een bepaling met betrekking tot ondergronds bouwen. Eveneens is een bepaling opgenomen dat stelt dat bij afwijkingen de maatvoering mag worden aangehouden zoals die bestond op het moment van ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Tot slot is een bepaling met betrekking tot uitsluiting aanvullende werking bouwverordening opgenomen in dit artikel.

Algemene gebruiksregels

In artikel 9 zijn algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken opgenomen. In deze bepaling wordt aangegeven, dat het verboden is de gronden en bouwwerken te gebruiken en/of te doen gebruiken en/of te laten gebruiken of in gebruik te geven op een wijze of tot een doel, strijdig met de gegeven bestemming. De specifieke gebruiksbepaling, zoals deze kan worden opgeno-

men in de afzonderlijke bestemmingen is aanvullend op de algemene gebruiksbe-
paling van het bestemmingsplan.

In deze bepaling wordt ook geregeld dat ontheffing van het algemene verbod ver-
leend kan/moet worden, indien zinvol gebruik overeenkomstig de bestemming niet
meer mogelijk is.

Algemene ontheffingsregels

In artikel 10 wordt aan Burgemeester en Wethouders de bevoegdheid gegeven om
ontheffing te verlenen van bepaalde in het bestemmingsplan geregelde onderwer-
pen.

Algemene wijzigingsregels

Artikel 11 betreft de algemene wijzigingsbepalingen. In dit artikel wordt aan Bur-
gemeester en Wethouders de bevoegdheid gegeven om meerdere bestemmingen te
wijzigen. De criteria die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten
worden genomen worden uiteengezet.

Algemene bepalingen over de versnelde verwezenlijking van het plan

In artikel 12 is een voor de voorgenomen ontwikkeling zeer belangrijke bepaling
opgenomen, namelijk de versnelde onteigening ingevolge artikel 3.4 van de Wro.
Realisering van de in het plan opgenomen bestemmingen heeft een hoge urgentie.
Derhalve zijn alle gronden die nog niet in eigendom zijn aangewezen op grond van
artikel 3.4 Wro. De gronden komen als gevolg van deze aanwijzing in aanmerking
voor verwezenlijking in de naaste toekomst. Toepassing van deze bepaling is van be-
lang voor een versnelde afhandeling van de eventuele administratieve onteigenings-
procedure. Dit voorschrift moet in samenhang worden gezien met artikel 85 van de
Onteigeningswet. Het voordeel van dit instrument is dat op basis van het bestem-
mingsplan kan worden besloten tot onteigening dus zonder tervisielegging van een
ontwerp onteigeningsplan. Er moet overigens wel aan een aantal voorwaarden wor-
den voldaan:

- de gronden moeten expliciet zijn aangegeven;
- het bestaande gebruik moet afwijken van het door het bestemmingsplan beoog-
de gebruik;
- de realisering moet in de naaste toekomst nodig worden geacht, en
- de eigenaren of zakelijk gerechtigden moeten ieder afzonderlijk bericht krijgen
bij de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Voor de noodzakelijke onteigening om de Noordvork te realiseren is aan deze voor-
waarden voldaan.

Algemene procedureregels

In artikel 13 wordt bepaald welke procedure dient te worden gevolgd bij de voorbe-
reiding van een besluit tot toepassen van een ontheffings- of wijzigingsbevoegd-

heid. Hierbij wordt verwezen naar procedures die zijn opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht.

6.2.5 Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 omvat 2 artikelen. Artikel 14 geeft een bepaling omtrent het overgangsrecht. De slotartikel, tenslotte, geeft de naam van het bestemmingsplan aan: Noordvork.

6.3 De bestemmingen

6.3.1 Verkeer

Artikel 3 regelt de bestemming 'Verkeer'. Deze bestemming is bedoeld voor het tracé van de 'Noordvork' (het ontwerp) en omvat o.a. de nieuwe weg, voorsorteerstroken, gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen en rotondes. Tevens is in de doeleinden opgenomen dat het tracé van de 'Noordvork' niet meer mag bevatten dan 1 x 2 rijstroken. Ook is de as van de weg vastgelegd.

Daarnaast zijn de gronden bedoeld voor:

- wegen en bij wegen behorende voorzieningen zoals bermen en taluds, fietspaden, voorzieningen voor de verkeersgeleiding;
- groenvoorzieningen, o.a. ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de 'Noordvork';
- haltes voor openbaar vervoer;
- geluidwerende voorzieningen;
- waterberging en watergangen.

6.3.2 Leiding - Effluent (dubbelbestemming)

Artikel 4 regelt de dubbelbestemming leiding-effluent. Een effluentleiding is een persleiding door middel waarvan gezuiverd afvalwater wordt geloosd op het oppervlaktewater. Op de plankaart is een vrijwaringszone van 2,5 meter aan weerszijden ingetekend. Voor deze bestemming geldt dat daar waar de dubbelbestemming samenvalt met de hoofdbestemming primair de regels van de dubbelbestemming gelden. Het is niet zonder meer toegestaan bepaalde werken of werkzaamheden uit te voeren. In veel gevallen is daarvoor een aanlegvergunning vereist.

6.3.3 Leiding - Gas (dubbelbestemming)

Artikel 5 regelt de dubbelbestemming leiding-gas. De aardgastransportleiding is een hoge druk gasleiding. Op de plankaart is een vrijwaringszone van 4 meter aan weerszijden ingetekend. Voor deze bestemming geldt dat daar waar de dubbelbestemming samenvalt met de hoofdbestemming primair de regels van de dubbelbestemming gelden. Het is niet zonder meer toegestaan bepaalde werken of werkzaamheden uit te voeren; in veel gevallen is daarvoor een aanlegvergunning vereist.

6.3.4 Waterstaat - waterkering (dubbelbestemming)

De dubbelbestemming waterstaat-waterkering is geregeld in artikel 6. Voor deze bestemming geldt dat daar waar de dubbelbestemming samenvalt met de hoofdbestemming primair de regels van de dubbelbestemming gelden.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Ten behoeve van de aanleg van het wegtracé worden gronden aangekocht die momenteel in particuliere handen zijn en grotendeels de bestemming glastuinbouw/agrarisch hebben.

Onderdeel van de herinrichting van de omgeving van de Burgemeester Kasteleiweg en de aanleg van de Noordvork vormt een integrale grondexploitatie welke een overzicht geeft van alle te verwachten kosten en opbrengsten in het totale plangebied. Deze grondexploitatie is vertrouwelijk maar is een belangrijk onderdeel van de besluitvorming rondom de ontwikkeling. Uitgangspunt is dat de ontwikkelingslocaties een bijdrage in de bovenwijkse voorzieningen leveren waaruit de aanleg van het ontbrekende deel van de Noordvork wordt gefinancierd.

De kosten voor de ontwikkeling van de Noordvork worden gedragen door gebiedsontwikkeling in het plangebied 'De Tuinen van Aalsmeer' en in het bijzonder de woningbouwlocaties zoals in het Masterplan in de nabijheid van de Noordvork zijn geprojecteerd. In de samenwerkingsovereenkomst met de ontwikkelaar van het gebied is de economische uitvoerbaarheid vastgelegd. Voor een verder toelichting wordt verwezen naar de grondexploitatie zelf.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Nadat het college in de gelegenheid is gesteld het bestemmingsplan in te zien, wordt over het bestemmingsplan overleg gevoerd tussen de gemeente en verschillende betrokken overheidsinstanties. Ook wordt het bestemmingsplan onderworpen aan inspraak. Daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot de vaststelling van een bestemmingsplan van start gaan.

8.1 Vooroverleg

Artikel 3.1.1. Bro geeft aan dat Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg hebben met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen. Waar nodig dienen zij overleg te plegen met besturen van andere gemeenten, provinciale diensten, de inspecteur van de ruimtelijke ordening en andere instanties die belast zijn met de behartiging van belangen die met het plan zijn gemoeid. Alle instanties die op grond van deze verlegplicht hadden moeten worden geïnformeerd, zijn in de gelegenheid gesteld hun visie op het ontwerp te geven. De reacties van deze instanties zijn in een separaat verslag verwerkt en beantwoord en als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Voor zover noodzakelijk zijn naar aanleiding van deze reacties aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan doorgevoerd.

8.2 Inspraak

Per 1 juli 2005 is de Wet Uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Wet UOV) in werking getreden²⁸. Artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is daarmee vervallen en daarmee ook de inspraakverplichting. Dat betekent dat ruimtelijke plannen (o.a. bestemmingsplannen) worden voorbereid met toepassing van de UOV (Awb). Dit houdt in dat plannen 6 weken ter inzage liggen met voor een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Dit neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen, bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken.

²⁸ Wet van 24 januari 2002, Stb. 2002, 54. Zie ook: Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb (Staatsblad 2005, 282) en het tijdstip van inwerkingtreding (Staatsblad 2005, 320).

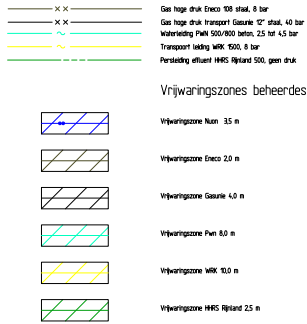
Op grond van de gemeentelijke inspraakverordening is het onderhavig ontwerp bestemmingsplan, nadat het was opgesteld en vrijgegeven, 6 weken ter inzage gelegd, waarbij het voor een ieder mogelijk was een inspraakreactie in te dienen. De inspraaktermijn is aangekondigd volgens de gebruikelijke procedure met een kennisgeving in het huis-aan-huisblad 'Nieuwe Meerbode' en liep van maandag 26 november 2007 tot en met zondag 6 januari 2008. Op maandag 26 november heeft tevens een inloopavond plaatsgevonden waarbij het voor iedereen mogelijk was vragen te stellen over het bestemmingsplan en achterliggende stukken. Een algemene aankondiging hiervan is gepubliceerd in het huis-aan-huisblad 'Nieuwe Meerbode'. Tevens is er een brief verspreid onder bewoners in en rond het gebied met daarin onder meer een kennisgeving van de inloopavond.

8.3 Nieuwe Wro

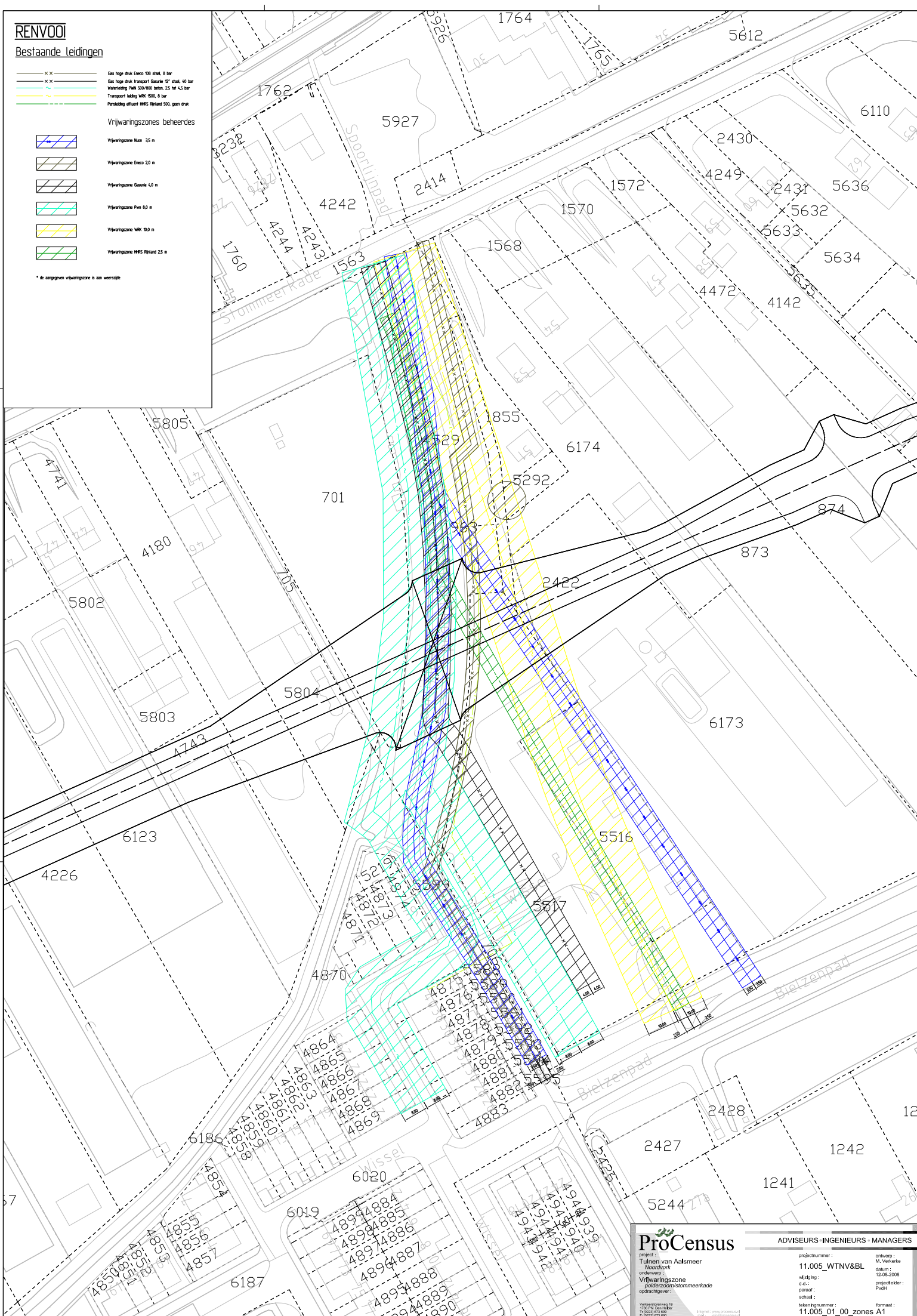
Per 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Onderhavig bestemmingsplan is opgesteld onder de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Echter, omdat het ontwerp-bestemmingsplan pas na 1 juli 2008 ter inzage wordt gelegd, is vanaf die datum de procedure van de nieuwe Wro van toepassing. De procedure van terinzagelegging is ongeveer gelijklopend aan die onder de WRO. De uniforme openbare voorbereidingsprocedure is van toepassing, hetgeen betekent dat het ontwerp-bestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage wordt gelegd en dat daarvan openbare kennisgeving wordt gedaan, onder andere in de Staatscourant en langs elektronische weg.

BIJLAGEN

Bijlage 1
Overzicht ligging leidingen en vrijwaringszones



* de aangegven vrijwaringszone is aan weerszijde



Bijlage 2
Nota inspraak en artikel 10 Bro overleg

Behandeling Inspraak bestemmingsplan Noordvork

(080805)

Plan ter inzage van 26 november 2007 tot en met 6 januari 2008

1. J.A.M. Brockhoff, Hornweg 109, 1432 GE Aalsmeer

1.a. Graag prognose verkeersbewegingen toe voegen aan bestemmingsplan

De Noordvork maakt onderdeel uit van een grotere structuur die het centrum van Aalsmeer Dorp met Nieuw Oosteinde, Greenpark en de nieuwe aansluiting op de N201 verbindt. Voor de prognose van de verkeersbewegingen wordt verwezen naar het integrale kader zoals gesteld in de Kadernota Verkeer en het Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan (AVVP) zoals dat op dit moment in ontwikkeling is. Het specifiek onderzoek voor de toekomstige verkeersbewegingen over de Noordvork zal worden toegevoegd aan het Bestemmingsplan (Noordvork Aalsmeer, Onderzoek verkeerslawaaï, fase 1, 2 juli 2008). Conform dit onderzoek bedraagt de toekomstige verkeersbelasting op de Noordvork in 2020 tussen de 5.000 en 10.000 mvt/etmaal.

1.b. Graag luchtkwaliteitstoets en een beschrijving van de gevolgen voor de Luchtverontreiniging toevoegen aan het bestemmingsplan.

De luchtkwaliteitstoets en de gevolgen voor de luchtverontreiniging hebben vanzelfsprekend een hoge prioriteit. Het specifiek onderzoek naar de toekomstige luchtkwaliteit op en in de directe nabijheid van de Noordvork is toegevoegd aan het Bestemmingsplan (onderzoek Luchtkwaliteit Goudappel Coffeng). Conform de resultaten van dit onderzoek worden de normen uit de nieuwe wetgeving luchtkwaliteit niet overschreden.

2. Familie De Boer, Stommeerkade 74, 1431 EL Aalsmeer

2.1 Toekomstige Gemeentewerf geeft geur en visuele hinder en verhoogde veiligheidsrisico's

Toekomstige ontwikkeling van (woon)gebieden gelegen in de directe nabijheid van de Noordvork vormt geen onderdeel van het Bestemmingsplan Noordvork. Ontwikkeling van deze gebieden zal plaatsvinden binnen de ruimtelijke en programmatische kaders zoals geschetst in het Structuurplan 'Herinrichting omgeving Burgemeester Kasteleinweg 2020' (Raadsbesluit mei 2007) en het Masterplan de Tuinen van Aalsmeer (Raadsbesluit juni 2007). Indien de gemeentewerf verplaatst wordt zal er bij deze procedure de gelegenheid zijn uw zienswijze hierover kenbaar te maken.

2.2 Met de aanleg van de Noordvork is nog steeds de doorsnijding van het dorp vanaf de Ringvaartbrug tot de Noordvork niet op gelost.

In de nieuwe verkeersstructuur (omgelegde N201 en aanleg Noordvork) is er sprake van dat er een afname zal zijn van het verkeer zal zijn op het deel van de Kasteleinweg tussen de brug en de Van Cleeffkade. Door verschillende factoren, deze zijn toegelicht bij de Kadernota verkeers- en vervoersplan, is het echter niet zo er sprake is van een dusdanige afname van het verkeer over dit deel van de weg dat het mogelijk wordt de geplande Hoogwaardig openbaar vervoer verbinding mee te laten rijden met het 'gewone' verkeer. Hierdoor blijft het over dit wegdeel noodzakelijk een aparte busbaan te hebben. De inrichting van dat wegvak is geen onderdeel van het bestemmingsplan Noordvork maar is zeker een onderwerp waar serieus naar gekeken wordt en waarbij ook gestreefd wordt de aaneen hechting zoveel mogelijk te realiseren.

2.3 Graag ook een scenario maken van een verhoogde verkeersintensiteit

Door Goudappel Coffeng is onderzoek verricht naar de toekomstig te verwachten verkeerscapaciteit van de toekomstige Noordvork. Dit onderzoek is gefundeerd op de uitgangspunten zoals genoemd in de Kadernota Verkeer- en vervoerplan (Goudappel Coffeng, 27 november 2006).

Het verkeer- en vervoerplan doet op basis van een verwachte regionale ontwikkeling op het gebied van gebieden van wonen, werken en verkeer, uitspraken over de te verwachten verkeerscapaciteit op het onderliggende wegennet. De verkeerskundige uitgangspunten welke volgen uit het programma zoals opgenomen in het Masterplan "De Tuinen van Aalsmeer" zijn

meegenomen in de Kadernota Verkeer- en vervoerplan. Deze cijfers worden gebruikt bij de berekeningen van de verkeersaantallen, het geluid en de luchtkwaliteit.

2.4 Graag garantie dat de verkeersintensiteit op de Noordvork tussen de 5.000 en 10.000 blijft.

Op basis van de studie van Goudappel Coffeng is een verkeersintensiteit geraamd. De inrichting van de Noordvork waarbij deze wordt uitgevoerd als wijkontsluitingsweg met 2 x1 rijbaan vindt aansluiting bij deze verkeersprognose. De gebruikte (computer)modellen zijn ontstaan op basis van ervaring en evaluatie en huidige aanbod. Een harde garantie kan niet gegeven worden omdat ook andere externe factoren een rol spelen bij het autogebruik en het verkeersaanbod.

2.5 Wordt de Noordvork dusdanig ingericht dat vrachtverkeer met de bestemming Greenpark wordt ontmoedigd?

De Kadernota Verkeer laat zien dat de toekomstige ontsluiting van Greenpark overwegend zal plaatsvinden vanaf de nieuwe provinciale weg N201. Er is geen reden om aan te nemen dat de Noordvork gebruikt zal worden als hoofdontsluiting van dit gebied. Mocht onverhoopt toch blijken dat de Noordvork gebruikt zal worden als sluiproute voor vrachtverkeer van en naar Greenpark, dan kunnen alsnog aanvullende verkeersmaatregelen worden genomen. In de verdere uitwerking van het verkeers- en vervoersplan wordt ook aandacht besteed aan de bereikbaarheid van Greenpark.

2.6 Waarom nu alleen een bestemmingsplan Noordvork?

De totstandkoming van de Noordvork acht de Gemeente van groot belang om de gewenste verkeersstructuur tot stand te brengen zoals verwoord in de Kadernota Verkeer- en vervoerplan (Goudappel Coffeng, 27 november 2006). Om de Noordvork op tijd te kunnen realiseren dient een wijziging plaats te vinden van het vigerende bestemmingsplan. Daarbij heeft de Gemeente per 10 mei 2007 de Wet Voorkeursrecht Gemeente (Wvg) gevestigd, waarbij het wettelijk verplicht is om binnen een termijn van 2 jaar een bestemmingsplan ter inzage te leggen. De uitwerking van de woningbouwgebieden zal in de komende jaren plaats gaan vinden binnen de eerder door de Gemeenteraad geschetste kader van het Structuurplan 'Herinrichting omgeving Burgemeester Kasteleinweg 2020' (Raadsbesluit mei 2007) en het Masterplan 'De Tuinen van Aalsmeer' (Raadsbesluit juni 2007).

2.7 Is er al een onderzoek naar geluid gedaan?

Op basis van het specifieke onderzoek voor de toekomstige verkeersbewegingen over de Noordvork (Onderzoek verkeerslawaaï, fase 1, Goudappel Coffeng, 2 juli 2008) wordt de Geluidsparagraaf van de toelichting van het bestemmingsplan opgesteld. In het onderzoek wordt de geluidsbelasting ten gevolge van verkeerslawaaï in de directe nabijheid van de Noordvork nagegaan. Tevens wordt het rapport van Goudappel Coffeng bijgevoegd bij het bestemmingsplan.

2.8 Worden er geluidbeperkende maatregelen genomen.

Op basis van het onderzoek naar de geluidsbelasting ten gevolge van de toekomstige verkeersintensiteiten op de Noordvork wordt nagegaan welke geluidsreducerende maatregelen worden getroffen. Door het treffen van deze maatregelen zullen de wettelijke normen niet worden overschreden. Ook bij de uitwerking van de aanpalende (woon)gebieden zal rekening worden gehouden met de geluidscontouren.

2.9 Wanneer wordt de Noordvork in gebruik genomen?

De Noordvork dient gereed te zijn op het moment dat de "knip" op de Burgemeester Kasteleinweg wordt aangebracht nadat dat de nieuwe N201 is opengesteld. Openstelling van de Noordvork is voorzien in de tweede helft van 2011.

2.10 Wat gaat er gebeuren met de Stommeerkade?

De verkeersfunctie van de Stommeerkade blijft ongewijzigd, en worden ingericht voor bestemmingsverkeer. Een eventuele aansluiting van de Stommeerkade op de Burgermeester Kasteleinweg hangt samen met de detailuitwerking van de aansluiting van de Noordvork op de Burgemeester Kasteleinweg, welke in de volgende fase wordt uitgewerkt.

3. Van Till Advocaten, namens heer en mevrouw Gardenier, Ophelialaan 251 Aalsmeer

3.1 Geen noodzaak Noordvork

Nut en noodzaak tot aanleg van de Noordvork is vastgelegd in de Kadernota Verkeer- en Vervoerplan zoals vastgesteld door de Gemeenteraad op 25 januari 2007.

3.2 Grote hinder door aanleg over het Bielzenpad.

Om een goede en veilige aansluiting te krijgen op de Aalsmeerderweg en de overige takken die samenkomen in de zogenaamde 'Zevensprong', de aansluiting Stommeerkade, Aalsmeerderweg en Ophelialaan en de verschillende fietsverbindingen is het nodig de Noordvork over een lengte van ca 200 m langs het Bielzenpad te laten lopen. Helaas is hierbij hinder voor de omwonenden niet te voorkomen. Daarnaast spelen ook kosten en verwerving een rol bij de bepaling van de ligging van de Noordvork.

3.3 Aanleg over het Bielzenpad brengt meer kosten met zich mee.

De Gemeente is zich bewust van de kosten van de aanleg van de Noordvork. Er is een integrale afweging gemaakt bij het bepalen van het tracé van de Noordvork. Daarbij spelen niet alleen ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid een belangrijke rol, maar ook het kostenaspect.

3.4 Waarom wordt op dit punt afgeweken van de Stedenbouwkundige Visie uit 2005?

In de Stedenbouwkundige Visie 2005 is een globale schets toegevoegd over de mogelijke ligging voor de Noordvork. Daarna is door de Gemeente gestudeerd over de meeste wenselijke ligging van de Noordvork uit verkeerskundige optiek (o.a. aansluitingen Burgemeester Kasteleinweg en Aalsmeerderweg), uit civieltechnische optiek (onder meer bodemgesteldheid en kwaliteit kruisende verbindingen zoals Spoordijk en Bielzenpad) en uit kosten optiek (onder meer kosten voor verlegging kabels/ leidingen en kosten bijzondere kunstwerken). Daarbij zijn tevens de milieutechnische aspecten (lucht, geluid en habitat) meegewogen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de wenselijke ligging van de Noordvork zoals opgenomen in het Bestemmingsplan.

3.5 Nog niet alle onderzoeken zijn uitgevoerd.

Zie antwoorden bij de punten 1.a, 1.b en 2.7. De benodigde onderzoeken worden toegevoegd aan het bestemmingsplan. Indien er ontheffingen nodig zijn zoals Flora en Fauna zullen deze worden aangevraagd.

3.6 Economische uitvoerbaarheid is onhelder.

De ontwikkeling van de Noordvork vormt onderdeel van het Masterplan "De Tuinen van Aalsmeer". Besluitvorming van dit plan heeft in 2007 plaatsgevonden. Hierbij is ook de economische uitvoerbaarheid van de aanleg van de Noordvork meegenomen.

4. Mw. H.A. de Vries Groeneveld, Oosteinderweg 24, 1432 AL Aalsmeer

4.1 Op artist impression van de inrichting van het gebied staat een gebouw gepland in meerdere verdiepingen op de hoek Spoordijk-Stommeerkade. Dit is niet passend in de lint bebouwing.

Het bestemmingsplan Noordvork heeft geen (woning)bouw bestemmingen. Geplaatste opmerkingen en bedenkingen ten aanzien van de gedachte woningbouw in de directe nabijheid van de Noordvork worden voortsnog ter kennisgeving aangenomen. Als de plannen voor de verdere invulling van de Stommeerpolder worden uitgewerkt kan hierover een zienswijze worden gegeven.

4.2 Wordt de Stommeerkade afgesloten aan de Aalsmeerderweg zijde?

Uitgangspunt is dat de Stommeerkade verkeersluw wordt. Dit wordt bereikt door de weg aan één van beide kanten af te sluiten. Er is nog geen keuze gemaakt of dit aan de zijde van de Aalsmeerderweg gebeurt of aan de zijde van de Burgemeester Kasteleinweg. Dit zal o.a. te maken hebben met de inrichting van de kruispunten bij de Van Cleeffkade en de Aalsmeerderweg. Deze afsluiting is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

4.3 Wordt de nieuwe woningbouw via de Noordvork of Perronzijde ontsloten?

Het ontwerp van de Noordvork voorziet in meerdere aansluitingen naar het omringende (woon)gebied. Het bestemmingsplan Noordvork doet geen uitspraken over de toekomstige ontwikkeling van het woningbouwgebied in de directe omgeving met de bijbehorende ontsluitingsstructuur. In het Masterplan De Tuinen van Aalsmeer worden hiervoor wel enkele suggesties gegeven. De plannen moeten echter nog verder uitgewerkt worden en zijn geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

5. Karin Eveleens, Dorpsstraat 122, 1431 CG Aalsmeer

5.1 Geen noodzaak voor de aanleg van de Noordvork

Nut en noodzaak tot aanleg van de Noordvork en overige verkeersmaatregelen zoals de aanleg van de "knip" in de Burgemeester Kasteleinweg is vastgelegd in de Kadernota Verkeer- en Vervoerplan zoals vastgesteld door de Gemeenteraad op 25 januari 2007.

5.2. De verkeersintensiteit op het eerste deel van de Burgemeester Kasteleinweg blijft gelijk.

Dit is niet juist. De Kadernota verkeer schetst een ontwikkeling waarbij het aantal verkeersbewegingen op de Burgemeester Kasteleinweg ter hoogte van de Shell- tankstations afneemt met 35 % ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2004.

5.3 Onduidelijk is of de luchtkwaliteit verbeterd n.a.v. de omleg van de N201.

Onderzoek in het kader van de besluitvorming rondom de omleiding van de N201 laat een afname van het verkeer zien over het bestaande tracé van de N201. Dit leidt ook tot een gewijzigde en verbeterde luchtkwaliteit rondom de huidige N201. Ter informatie wordt verwezen naar de onderzoeken Luchtkwaliteit welke onderdeel hebben uitgemaakt van de besluitvorming rondom de nieuwe N201. Ten behoeve van de aanleg van de Noordvork wordt een onderzoek Luchtkwaliteit uitgevoerd, waarbij wordt nagegaan wat de gevolgen zijn van de aanleg van de Noordvork voor de luchtkwaliteit in de directe nabijheid van de Noordvork. Uitgangspunt is dat de normen zoals vastgelegd in de wetgeving luchtkwaliteit niet worden overschreden.

5.4 Waarom wordt nu alleen een bestemmingsplan voor de weg in procedure gebracht.

De totstandkoming van de Noordvork acht de Gemeente van groot belang om de gewenste verkeersstructuur tot stand te brengen zoals verwoord in de Kadernota Verkeer- en vervoerplan (Goudappel Coffeng, 27 november 2006). Om de Noordvork op tijd te kunnen realiseren dient een wijziging plaats te vinden van het vigerende bestemmingsplan. Daarbij heeft de Gemeente per 10 mei 2007 de Wet Voorkeursrecht Gemeente (Wvg) gevestigd, waarbij het wettelijk verplicht is om binnen een termijn van 2 jaar een bestemmingsplan ter inzage te leggen. De uitwerking van de woningbouwgebieden zal in de komende jaren plaats gaan vinden binnen de eerder door de Gemeenteraad geschetste kader van het Structuurplan 'Herinrichting omgeving Burgemeester Kasteleinweg 2020' (Raadsbesluit mei 2007) en het Masterplan 'De Tuinen van Aalsmeer' (Raadsbesluit juni 2007).

5.5 Bedenkingen rondom de toekomstige kwaliteit van woningbouw.

De ontwikkeling van de woningbouw in de directe nabijheid van de toekomstige Noordvork vormt geen onderdeel van het Bestemmingsplan Noordvork. Voor afwegingen met betrekking tot de geplande ontwikkelingen in de nabijheid van de Noordvork wordt verwezen naar het Structuurplan 'Herinrichting omgeving Burgemeester Kasteleinweg 2020' en het Masterplan "De Tuinen van Aalsmeer", beide vastgesteld door de Gemeenteraad van Aalsmeer. Als de plannen voor de woningbouw verder worden uitgewerkt bestaat de mogelijkheid om uw zienswijze hierover kenbaar te maken.

6. Wijkraad Stommeer, p/a Secretariaat, seinpost 5, 1431 LG Aalsmeer

6.1 Om een goede beslissing te kunnen nemen moet het totaal plaatje van de inrichting en ontsluiting van de Stommeerpolder helder worden.

In het Masterplan De Tuinen van Aalsmeer wordt een impressie gegeven van de inrichting van het gebied van de Stommeerpolder. Daarbij is rekening gehouden met o.a. de uitgangspunten die vastgelegd zijn in de Stedenbouwkundige Visie, het structuurplan en de kadernota. De

noodzaak van de Noordvork is aangetoond en deze weg zal gezien zijn functie een belangrijke factor zijn bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking van het gebied. Het bestemmingsplan zoals het nu in ontwerp gereed is biedt voldoende flexibiliteit om tot een afgewogen inrichting van het hele gebied te komen zonder dat gewacht hoeft te worden tot de hele inrichting bekend is.

6.2 Bezwaar tegen het tracé omdat er geen rekening gehouden is met:

6.2.a Kwaliteit en kwantiteit van de nieuwe woonwijk, tav, waterhuishouding, aantal woningen:

In de plannen voor de Noordvork is rekening gehouden met de herontwikkeling van het naastgelegen (overwegend kassen)gebied tot nieuw woninggebied zoals vermeld in het Masterplan "De Tuinen van Aalsmeer" (Raadsbesluit juni 2007).

6.2.b De ontsluitingen en verkeersregulatie van het gebied:

Onderlegger voor het Bestemmingsplan vormt de plankaart bestemmingsplan Noordvork, zoals opgenomen deze is onderdeel van het bestemmingsplan. Hierbij zijn in de verkeersstudie van Goudappel Coffeng uitspraken gedaan over de ontsluitingen van en naar de Noordvork. Belangrijk daarbij is dat de Noordvork een doorstroom functie heeft en dat het aantal aansluitingen beperkt dient te blijven. De uitwerking / verkeerregulatie op buurt/ straatniveau van de omringende (woon)gebieden zal in een later stadium plaatsvinden bij de verdere uitwerking van het woningbouwgebied.

6.2.c De totale waterhuishouding voor het hele gebied en m.n. de woningen aan de Stommeerkade.

Voor het gehele plangebied &2=1 is een waterinrichtingsplan opgesteld dat een uitspraak doet over het waterpeil, afwatering, stroomrichtingen, etc. Op basis van het waterinrichtingsplan zal per plangebied (waar de Noordvork er één van is) een watertoets worden uitgevoerd in overleg met het Hoogheemraadschap. Deze watertoets heeft voor de Noordvork plaatsgevonden. Deze procedure waarborgt de uiteindelijke kwaliteit van het gebied. Verondersteld mag worden dat er afdoende maatregelen worden afgedwongen door het bevoegde gezag voor start realisatie.

6.3 De wijkraad heeft er voor gepleit de Noordvork zoveel mogelijk langs het Bielzenpad te projecteren. Hier is geen gehoor aangegeven.

Door de Gemeente is gestudeerd op de meeste wenselijke ligging van de Noordvork uit stedenbouwkundige, verkeerskundige, civieltechnische en financiële optiek. Daarbij zijn tevens milieutechnische aspecten (lucht en geluid) meegewogen. Dit heeft geleid tot een ligging van de Noordvork zoals opgenomen in het Bestemmingsplan voor de Noordvork. De weg loopt niet achter langs, maar juist aan de voorzijde van de woningen waardoor de integratie in het dorp wordt versterkt. Dit is duidelijk een ander uitgangspunt dan de weg te projecteren op het Bielzenpad.

7. Wijkraad Stommeer, p/a Secretariaat, seinpost 5, 1431 LG Aalsmeer

Zie hierboven

8. Mitra van Raalten, Stommeerkade 64, 1431 EL Aalsmeer

8.1 Eerder is een alternatief tracé voorgesteld. Dit is niet gehonoreerd. Er wordt bezwaar gemaakt tegen het geprojecteerde tracé.

Door de Gemeente is gestudeerd op de meeste wenselijke ligging van de Noordvork uit stedenbouwkundige, verkeerskundige, civieltechnische en financiële optiek. Daarbij zijn tevens milieutechnische aspecten (lucht en geluid) meegewogen. Dit heeft geleid tot een ligging van de Noordvork zoals opgenomen in het Bestemmingsplan voor de Noordvork. De weg loopt niet achter langs, maar juist aan de voorzijde van de woningen waardoor de integratie in het dorp wordt versterkt. Dit is duidelijk een ander uitgangspunt dan de weg te projecteren op het Bielzenpad.

8.2. Het alternatieve tracé geeft de mogelijkheid meer woningbouw te bouwen omdat de geluidzones gunstiger komen te liggen.

De ontwikkeling van de woningbouw in de directe nabijheid van de toekomstige Noordvork vormt geen onderdeel van het Bestemmingsplan Noordvork. Geplaatste opmerkingen en bedenkingen ten aanzien van de gedachte woningbouw in de directe nabijheid van de Noordvork worden vooralsnog ter kennisgeving aangenomen. Naast geluid spelen ook andere overwegingen een rol bij het bepalen van het tracé. Zie ook 8.1.

8.3. De Noordvork deelt de wijk in tweeën waardoor de speelvoorzieningen moeilijk bereikbaar worden vanaf de Stommeerkade kant (Westzijde)

Behalve de aanleg van de voetbalkooi bij het Baanvak/Perronzijde is op dit moment nog niet bekend waar de speelvoorzieningen voor de wijk komen te liggen. Beleid van de gemeente is dat voor de laagste leeftijdsgroep er in de directe nabijheid van de woningen een speelvoorziening gecreëerd moet worden. Bij de verdere inrichting van de wijk zal rekening gehouden worden met een veilige bereikbaarheid van de huidige en toekomstige speelvoorzieningen.

8.4. Voor het inplannen van bebouwing aan de westzijde van de Noordvork blijft weinig ruimte over. Zeker als er een goede ontwatering moet worden aangelegd aan die zijde.

Voor het gehele plangebied &2=1 is een waterinrichtingsplan opgesteld die een uitspraak doet over het waterpeil, afwatering, stroomrichtingen, etc. Op basis van het waterinrichtingsplan zal per plangebied (waar de Noordvork er één van is) een watertoets worden uitgevoerd in overleg met het Hoogheemraadschap. Deze procedure waarborgt de uiteindelijke kwaliteit van het gebied. Verondersteld mag worden dat er afdoende maatregelen worden afgedwongen door het bevoegde gezag voor start realisatie. Bovendien zal het water een integraal onderdeel moeten gaan vormen van de woonwijk en geeft het de nieuwe wijk kwaliteit.

8.5. Aandacht voor waterafvoer en drainage in Stommeerpolder.
Zie antwoord bij 6.2 en 8.4.

8.6 Aanleg Noordvork vindt eerder plaats dan de inrichting van de het gebied Polderzoom, dit kan problemen geven met waterafvoer en drainage.
Zie antwoord bij 6.2 en 8.4.

9. Fietzersbond Aalsmeer/ Uithoorn, p/a Edisonstraat 5, 1433 KE Kudelstaart

9.1 Welke fietsvoorzieningen worden er langs de Noordvork aangelegd.

Er worden geen doorgaande fietsvoorziening langs de Noordvork aangelegd omdat het Bielzenpad in de direct omgeving parallel aan de Noordvork loopt. Het Bielzenpad maakt onderdeel uit van het provinciale fietsnetwerk. Daarnaast is het streven de Stommeerkade verkeersluw te maken zodat deze ook goed te gebruiken is als fietsroute. Dat is dan de meest logische route naar het centrum in Aalsmeer vanaf (Nieuw) Oosteinde. Op deze wijze is de onderbreking van het fietspad ter hoogte van de Wissel minder storend.

9.2 Graag vrijliggende fietspaden langs de Noordvork aanbrengen

Omdat het Bielzenpad onderdeel uitmaakt van het provinciale fietsnetwerk en het streven de Stommeerkade verkeersluw te maken, komen er geen vrijliggende fietspaden langs de Noordvork. Mogelijk wordt er deels een parallelweg langs de Noordvork aangelegd voor de ontsluiting van nieuwe woningen waar fietsers gebruik van kunnen maken.

9.3 Graag een fijnmazig fietspaden netwerk maken

Het toekomstige fietspadennetwerk is vastgelegd in het Masterplan 'De tuinen van Aalsmeer'. Het streven de Stommeerkade af te waarderen en zo geschikter te maken voor fietsverkeer en het streven een fietsverbinding aan te leggen op de huidige Burgemeester Kasteleinweg, past binnen het streven naar een fijnmaziger fietsnetwerk. Daarnaast blijft de verbinding over het Spoorlijnpad bestaan. De uitwerking hiervan vormt geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

9.4 Geen fietsverkeer over een ventweg

Doorgaand fietsverkeer kan gebruiken maken van het Bielzenpad en de Stommeerkade.

9.5 Geen kabels en leidingen onder fietspaden.

De ligging van kabels en leiding wordt in een volgende fase uitgewerkt. Het streven is deze zo min mogelijk onder doorgaande fietsroutes te leggen.

9.6. Bij fietsbrug over het Spoorlijnpad rekening houden met de hellingshoek

De hellingshoek van de fietsbrug wordt bepaald bij de nadere uitwerking. Vanuit gebruiksstandpunt is het streven de hellingshoek zo klein mogelijk te houden.

9.7 Graag windscherm op de brug over de Noordvork

Het ontwerp van de fiets- voetgangersverbinding over de Noordvork zal in een volgende fase nader worden uitgewerkt.

9.8 De samenhang met de nog te bouwen woonwijken wordt gemist.

De ontwikkeling van de aangrenzende woonwijken behoort niet tot het bestemmingsplan Noordvork. Echter bij de ontwikkeling van de aangrenzende woonbuurten zal rekening gehouden worden met fietsverkeer. Bij het ontwikkelen hiervan zullen, indien noodzakelijk, fietsdoorsteekjes in het ontwerp worden opgenomen.
In het Masterplan 'De Tuinen van Aalsmeer' wordt een impressie gegeven van de inrichting en ontsluiting.

9.9 Voldoende ruimte reserveren bij 'zevensprong' voor veilig fietsverkeer.

De ontwikkeling van de zevensprong behoort niet tot het bestemmingsplan Noordvork. Echter bij het ontwerpen van de 'zevensprong' wordt uiteraard nadrukkelijk rekening gehouden met een veilige (en snelle) doorstroming van fietsverkeer. Hetzelfde geldt bij de kruising van de Burgmeester Kasteleinweg.

10. J.C.M. Valentin en C.J.M. Valentin- Van der Drift, Stommeerkade 63, 1431 EL Aalsmeer

(zelfde brief als 8)

11. R. Bos, Stommeerkade 61, 1431 EL Aalsmeer

(zelfde brief als 8)

12. G. Uilenberg, Stommeerkade 75, 1431 EL Aalsmeer

(zelfde brief als 8)

Behandeling vooroverleg bestemmingsplan Noordvork (080805)

Plan ter inzage van november 2007 tot en met maart 2008

V1 KPN, Postbus 58036, 1040 HA Amsterdam

- 1.1 KPN geeft aan dat er bij de planvorming rekening gehouden moet worden met voldoende ruimte in het openbaar gebied voor de aanleg van kabels, en verdeelkasten.
In de Civieltechnische leidraad van de gemeente is aangegeven wat de ruimte reservering zou moeten zijn voor kabels en leidingen in het openbaar gebied. Daarnaast zullen in overleg bij de inrichting van het gebied de plekken voor de verdeelkasten worden bepaald.
- 1.2. Er met de beplanting rekening meegehouden moet worden dat bestaande en nieuwe tracé vrij moeten worden gehouden van beplantingen en bomen.
Bij de groeninrichting van het gebied zal rekening gehouden worden met de aanwezige kabels.
- 1.3. Bestaande tracé gehandhaafd moeten worden.
Het kan bij de inrichting van het gebied nodig zijn dat bestaande kabels verlegd moeten worden. Er zal in dergelijke gevallen in een zo vroeg mogelijk stadium contact opgenomen worden met KPN om de mogelijkheden te bespreken.
- 1.4. Rekening gehouden moet worden met het vrijhouden van straalverbindingspaden van KP van hoge objecten.
In het gebied zijn geen straalpaden aanwezig. De heer Nieuwenhuis van KPN heeft 28 mei 2008 bevestigd dat de straalpaden buiten het plangebied lopen.

V2. Cultureel Erfgoed Noord-Holland, Postbus 205, 2000 AE Haarlem

- 2.1 Gevraagd wordt bij het archeologisch onderzoek aandacht te besteden aan het feit dat er voornamelijk resten vanaf de 17^e eeuw te verwachten zijn in het gebied.
Het onderzoek wat nu uitgevoerd is ten behoeve van dit gebied betreft een bureau onderzoek. Uit geraadpleegde bronnen t.b.v. het Archeologisch Bureauonderzoek (Archeologisch bureau onderzoek 'De Tuinen van Aalsmeer', Past2Present-Archeologic, 21 januari 2008) blijkt dat het plangebied geen verwachting kent voor de aanwezigheid van archeologische resten;
- 2.2 Gevraagd wordt bij de doorsnijding van de spoordijk een archeoloog de gelegenheid te geven het profiel van de dijk te bekijken, te interpreteren en vast te leggen.
Bij de aanleg van de Noordvork wordt slechts een deel van de dijk doorsneden en blijft het overige dijklichaam behouden. Doordat het overige dijklichaam behouden blijft is het ook in de toekomst mogelijk constructie en profilering te registreren en is het niet per definitie noodzakelijk bij deze doorsnijding hiertoe over te gaan. Overigens staat het (in opdracht en op kosten van) het "Cultureel Erfgoed Noord-Holland" vrij de het profiel van de dijk te registreren. De gemeente Aalsmeer heeft hierbij geen belang, te meer daar het overige dijklichaam behouden blijft en doorsnijding van de dijk registratie in de toekomst niet belemmert.
- 2.3 Gevraagd wordt bij het ontwerp/ligging van de weg en de kruispunten meer rekening te houden met de oorspronkelijke verkavelingsrichting.
De Noordvork heeft tot doel om de Burgemeester Kasteleinweg te verbinden met de nieuwe N201. Door de richting van het tracé van de Noordvork, parallel aan het Bielzenpad en de Stommeerkade, is het niet mogelijk de bestaande verkavelingsrichting te respecteren. Overigens zal bij de verdere invulling van de aan dit tracé grenzende toekomstige woongebieden de bedoelde verkavelingsrichting worden betrokken.

De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met de bevindingen uit het bureauonderzoek.

V3. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland, Postbus 2113, 1990 AC Velserbroek

- 3.1** Er moet voldoende ruimte gereserveerd worden in het openbaar gebied voor het ondergronds verkeer.
In de Civieltechnische leidraad van de gemeente is aangegeven wat de ruimte reservering zou moeten zijn voor kabels en leidingen in het openbaar gebied. Daarnaast zullen in overleg bij de inrichting van het gebied de plekken voor de verdeelkasten worden bepaald.
- 3.2.** Het leidingtracé dient vrij te zijn van bomen en (stekel) beplantingen
Bij de groeninrichting van het gebied zal rekening gehouden worden met de eisen c.q. wensen van de nutsbedrijven t.a.v. beplanting.
- 3.3.** In overleg met PWN zal gekeken moeten worden of het mogelijk is het waterleidingnet en het bluswaternet op één stelsel aan te sluiten. Indien dat niet mogelijk blijkt zal voor de brandweer een alternatief net gemaakt moet worden (kosten ontwikkelaar)
De inrichting van het omliggende gebied van de Polderzoom valt buiten dit bestemmingsplan. Bij de planvorming over de inrichting van het gebied Polderzoom zal overleg gevoerd worden over het leidingwaternet en de mogelijkheid hier ook het bluswaternet op aan te sluiten. Het Ontwikkelingsbedrijf &2=1 zal bij het opstellen van het inrichtingsplan voor de naastgelegen woongebieden in overleg met PWN en de plaatselijke brandweer in Aalsmeer onderzoeken welke mogelijkheden er zijn met betrekking tot aansluiting van het bluswaternet op het waterleidingnet. Als combinatie niet mogelijk is zal in overleg met de brandweer naar alternatieve oplossingen worden gezocht. De inrichting van de omliggende woongebieden valt buiten dit bestemmingsplan.
- 3.4** In het plan mogen geen gevaarlijke stoffen in de bodem aanwezig zijn die de volksgezondheid zouden kunnen schaden.
Op dit moment is er nog geen volledig beeld van de bodemgesteldheid van het gebied omdat niet alle percelen in eigendom zijn van de gemeente of de ontwikkelaar. Bij de aankoop van de resterende percelen zal een verkennend bodemonderzoek plaatsvinden waarbij moet blijken of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Mocht dat niet het geval zijn zal de bodem geschikt gemaakt moeten worden.
- V4. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen**
- 4.1** De aagtransportleiding die door het plangebied loopt op de plankaart aangeven. Met een bestemmingsstrook van 4 meter aan weerszijden
Dit zal op de plankaart worden aangegeven.
- 4.2** In het hoofdstuk Externe veiligheid van de toelichting aangeven dat er 1 hogedrukgasleiding ligt van 12" – 40 bar en er sprake is van een bestemmingsstrook met beperkingen.
De toelichting wordt overeenkomstig aangepast.
- 4.3** De voorschriften aanpassen conform het bij gevoegde tekstvoorstel.
De voorschriften worden overeenkomstig aangepast.
- V5. Gemeente Amstelveen**
- 5.1** Het voorontwerp bestemmingsplan Noordvork geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.
Waarvan akte.
- V6 VROM Inspectie, Regio Noord-West, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem**
- 6.1** In 2007 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervangen de Wet Luchtkwaliteitseisen en de ministeriele regeling 'Niet in betekende mate bijdragen'. De toelichting dient hierop aangepast te worden.
Onderzoek heeft plaats gevonden en de toelichting wordt aangepast.

- 6.2 De hoge druk aardgasleidingen aangeven op de kaart. De circulaire 'zonering langs hoogdruk aardgastransportleidingen' van 26 november 1984 dient een bebouwingsvrije afstand van 20 meter aangehouden te worden.

Door de Gasunie zijn gegevens aangeleverd met betrekking tot de bebouwingsvrije zone en risicocontouren. Voor de gasleiding wordt de door de Gasunie opgegeven afstand van 4 meter aan weerszijden van de leiding aangehouden.

- 6.3 Op basis van het Besluit externe veiligheid moet de 10 -6 contour worden aangegeven.
De gemeente Aalsmeer heeft overleg gehad over de uitwerking van de Noordvork met Gasunie. Duidelijk is met behulp van een groepsrisicoberekening bepaald kan worden wat de afstand is voor nieuwe bebouwing langs de gasleiding. Wanneer de uitkomsten van de berekening buiten de normen vallen, kan dit opgelost worden door verder van de gasleiding te gaan bouwen. Binnen dit bestemmingsplan komt geen woningbouw voor. De toelichting wordt op dit punt aangevuld.

V7. Stadsregio Amsterdam, Postbus 626, 1000 AP Amsterdam

- 7.1 Het regionaal Verkeers- en vervoersplan (RVVP) op nemen als kader in hoofdstuk 5.
Het RVVP wordt opgenomen.

- 7.2 In de inleiding ook de Stadsregio Amsterdam noemen als partner bij de omlegging van de het tracé van de N201

Met de Provincie en Stadsregio Amsterdam zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de wijze waarop de bus ingepast zal worden op het huidige tracé van de Burgemeester Kasteleinweg door Aalsmeer. De Provincie is verantwoordelijk voor de realisatie van de Oosttak en ook voor het gedeelte door Aalsmeer. Het uitgangspunt is dat de aanleg van de HOV-verbinding met bijbehorende haltes maximaal wordt gesubsidieerd door het Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland.

- 7.3 In de toelichting aangeven dat er over het huidige tracé van de N201 een HOV-verbinding wordt gelegd.

Alle kruisingen van de huidige Burgemeester Kasteleinweg (N201) met de lokale wegenstructuur worden gereconstrueerd en aangepast op de nieuwe verkeerskundige situatie waarbij een HOV-baan wordt ingepast. De belangrijkste kruisingen zijn die met de Dorpstraat, Van Cleeffkade/Oosteinderweg, Ophelialaan en J.C. Mensinglaan. Tussen de afbuiging van de Noordvork en de Ophelialaan zal de HOV-baan zo worden ingericht dat medegebruik voor autoverkeer mogelijk is (lokaal verkeer). Tussen de afbuiging van de J.C. Mensinglaan en de Zwarteweg zal de HOV-baan zo worden ingericht dat medegebruik voor autoverkeer mogelijk is (lokaal verkeer).

- 7.4 Graag een overzichtskaart van de toekomstige ontsluiting opnemen in de toelichting.
De Noordvork maakt onderdeel uit van een grotere structuur die het centrum van Aalsmeer Dorp met Nieuw Oostende, Greenpark en de nieuwe aansluiting op de N201 verbindt. Voor een overzichtskaart van de verkeersstructuur dient verwezen te worden naar het integrale kader zoals gesteld in de Kadernota Verkeer.

- 7.5 In de tekst bij pagina 11 aangeven voor welke vervoermiddelen gebruikmaken van de Noordvork.

De Noordvork heeft de wegcategorisering van een gebiedsontsluitingsweg met een toegestane snelheid van 50 km/uur. De vervoersmiddelen die gebruik maken van deze weg zijn overeenkomstig de richtlijnen van het Handboek Wegontwerp van de Stichting CROW.

- 7.6 In de toelichting aangeven wat het verwachte verkeersaanbod is.

De Noordvork maakt onderdeel uit van een grotere structuur die het centrum van Aalsmeer Dorp met Nieuw Oostende, Greenpark en de nieuwe aansluiting op de N201 verbindt. Voor de prognose van de verkeersbewegingen wordt verwezen naar het integrale kader zoals gesteld in de Kadernota Verkeer en het Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan (AVVP) zoals dat op dit moment in ontwikkeling is en het Onderzoek wegverkeerslawaaï, fase 1, van Goudappel Coffeng. Conform dit onderzoek bedraagt de toekomstige verkeersbelasting op de Noordvork in 2015 tussen de 5.000 en 10.000 mvt/etmaal.

V8. Kamer van Koophandel en OVA, Postbus 2852, 1000 CW Amsterdam

8.1 In de toelichting de zin schrappen die aangeeft dat de Noordvork een verbinding vormt tussen het centrum en Greenpark.

De 'vork' verbindt het dorp met Nieuw Oosteinde, Greenpark en via de Middenweg met de nieuwe N201. De noordelijke tak hiervan ontbreekt op dit moment en zal middels dit bestemmingsplan worden gerealiseerd. Deze verbinding heeft mede tot doel de Aalsmeerderweg te ontlasten.

De in het plan opgenomen tekst is correct en zal niet worden aangepast.

8.2 Geen knip in het huidige tracé van de N201 ter hoogte van de Mensinglaan en Ophelialaan.

Dit standpunt wordt voor kennisgeving aangenomen. Het bestemmingsplan Noordvork heeft hier geen betrekking op. Een besluit over de Knip is door de gemeenteraad reeds genomen.

8.3 Nieuwe N201 heeft een regionale functie en moet niet belast worden met lokaal verkeer. De weg kan dit niet faciliteren.

Dit standpunt wordt voor kennisgeving aangenomen. Het bestemmingsplan Noordvork heeft hier geen betrekking op. Door de ligging van de nieuwe N201 en de plaats van de aansluitingen is de kans klein dat veel lokaal verkeer de nieuwe N201 gebruikt voor interne verplaatsingen.

8.4 De OVA/KvK vraagt om nader onderzoek naar de noodzaak van de Knip

Een besluit over de Knip is door de gemeenteraad reeds genomen. Het bestemmingsplan Noordvork heeft hierop geen betrekking.

V9. Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 156, 2300 AD Leiden

9.1 De Waterkering aan de noordoostzijde van het plangebied ontbreekt op de plankaart en in de voorschriften.

Deze zal op de kaart worden aangegeven en in de toelichting en voorschriften worden aangevuld.

9.2 De aanduiding voor de effluentenleiding ontbreekt op de plankaart en in de voorschriften.

Deze zal op de kaart worden aangegeven en in de toelichting en voorschriften worden aangevuld.

9.3 In de waterparagraaf wordt nu niet ingegaan op de compensatie van eventueel gedempt water en de toename van de verharding.

Inmiddels is een waterinrichtingsplan opgesteld voor het hele gebied van de &2=1. Op 19 mei 2008 heeft het HH van Rijnland een positief wateradvies uitgebracht. Compensatie van water zal conform dit plan en op basis van de watertoets plaatsvinden. De waterparagraaf zal hierop worden aangepast.

9.4 In de waterparagraaf dient aandacht te worden besteed aan het beleid van het HHR rond afkoppeling van verharde oppervlakken.

De waterparagraaf zal hierop worden aangepast.

V10. LTO Noord, Vestiging Haarlem, Postbus 649, 2003 RP Haarlem

Geen opmerkingen.

V11. Gemeente Haarlemmermeer, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp

11.1 Het betreft een ontvangst bevestiging. Er is tot op heden (14 april 2008) geen aanvullende reactie ontvangen.

V12. Provincie Noord-Holland, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem

12.1 In het bestemmingsplan aangeven wat de verkeerseffecten zijn van de Noordvork en aanpassing van de Burgemeester Kasteleinweg op de nieuwe N201.

Het plan zal hierop worden aangevuld.

Nota van aanpassingen bestemmingsplan Noordvork
(080819)

1.1 Inleiding: Stadsregio Amsterdam toevoegen als partij bij de omlegging van de N201.

Plaatje toevoegen van wegen hoofdstructuur.

2.2 bij stedenbouwkundige visie; toevoegen na ...integraal onderdeel van het dorp. Daarom is er voor gekozen de Noordvork door de polder te leggen en niet er langs.

Besloten is het gebied als 1 deelgebied uit te werken. Het deelgebied **Polderzoom**
Tekst hierop aanpassen.

Blz 11: Ontsluiting; Check tekst.

Blz 11 deelgebieden: aan het eind. Beide delen vormen het plangebied 'Polderzoom' wat in één deel uitgewerkt gaat worden.

Blz 11 Wegtracé Noordvork: toevoegen aan het begin: De Noordvork krijgt de functie van doorstroomweg.

Toevoegen: De weg is bedoeld voor het gemotoriseerde verkeer.

Blz 11; bij randvoorwaarden:

- integraal onderdeel van het gebied Polderzoom.

Blz 21: 2^e alinea :Stadsregio toevoegen als partner

Blz 25: regionaal VVP toevoegen.

Blz 31: 6.5 geluid: Aanpassen aan laatste geluid onderzoek en procedure hogere grenswaarden.

Blz 32: 6.6 Luchtkwaliteit: Aanpassen aan laatste gegevens onderzoek.

Blz 33: 6.7 Externe veiligheid:

Aanvullen met tekst Gasunie en resultaten over berekening risico-contour.

Effluentenleiding toevoegen

Blz 35: Flora en Fauna: aanvullen met uitkomsten vervolg en compensatiegebied.

Blz 36: Cultuurhistorie: aanvullen met uitkomsten bureau onderzoek.

Blz 37: Hoofdstuk Waterparagraaf:

Toevoegen: Waterinrichtingsplan en Watertoets

Aandacht voor waterkering (aan de kant van Ophelialaan-Aalsmeerderweg-Stommeerkade)

Algemeen:

- Aan hoofdstuk 5 een stedenbouwkundige beschrijving toevoegen.

- Bij enkele onderdelen van hoofdstuk 6 volgorde van de tekst in de parafen aanpassen.

Doel. Beleid Onderzoek Conclusie

Voorschriften:

Toevoegen artikel over de aardgasleiding , zie tekst Gasunie

Toevoegen artikel over de effluentenleiding (check Procensus)

Toevoegen artikel/dubbelbestemming waterkering.

Plankaart:

- Leidingen en vrijwaringszones toevoegen

- Waterkering toevoegen bij Ophelialaan-Aalsmeerderweg-Stommeerkade

Bijlage 3
Overzicht onderzoeken

**Onderzoeken behorend bij bestemmingsplan Noordvork
(080901)**

1. Concept- Toekomstig Tracé Noordvork
Grontmij
1 oktober 2007
2. Onderzoek toekomstige verkeersstructuur Aalsmeer
Goudappel Coffeng
20 juli 2006
3. Watertoets, deelgebied Noordvork
ProCensus
16 juni 2008
4. Onderzoek Wegverkeerslawaaï Noordvork te Aalsmeer
Goudappel Coffeng
1 september 2008
5. Cumulatie geluidbronnen Noordvork te Aalsmeer
Adviesbureau IJmeer
6 september 2008
6. Toets luchtkwaliteit ruimtelijke ontwikkelingen Aalsmeer
Goudappel Coffeng
14 juli 2008
7. Opsporen Conventionele Explosieven
Vooronderzoek
REASeuro
22 november 2007
8. Archeologisch bureauonderzoek de Tuinen van Aalsmeer
Past2Present-Archeologic
21 januari 2008
9. Natuurtoets Polderzoom/Stommeerkade te Aalsmeer
Adviesbureau Mertens
Oktober 2007
10. Projectplan ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet voor Polderzoom/ Stommeerkade te Aalsmeer
Adviesbureau Mertens
Augustus 2008
11. Vleermuizenonderzoek september 2008 Polderzoom/Stommeerkade te Aalsmeer
Adviesbureau Mertens
September 2008

12. Tebodin (21 oktober 2008), *Transportrisicoberekening aftakking Noordvork gemeente Aalsmeer*. Kenmerk: 3318001