



Bestemmingsplan Green Park Aalsmeer

Deelgebieden 9 en 10

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

Opgesteld door:

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
fax 020 625 63 76
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

In ontwerp ter inzage gelegd	d.d. 17 juni 2011
Gewijzigd vastgesteld door de Gemeenteraad	d.d. 24 november 2011



INHOUD

pagina

1. Inleiding	
1.1 Inleiding	2
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Aanleiding en doelstelling bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	5
2. Beleidskader	
2.1 Juridisch/planologische regelingen	7
2.2 Europees en rijksbeleid	8
2.3 Provinciaal beleid	16
2.4 Regionaal beleid	22
2.5 Beleid hoogheemraadschap	24
2.6 Gemeentelijk beleid	25
3. Beschrijving van het plan	
3.1 Bestaande situatie	49
3.2 Nieuwe ontwikkeling	50
4. Randvoorwaarden	
4.1 Verkeer	54
4.2 Akoestische aspecten	56
4.3 Veiligheid en technische infrastructuur	59
4.4 Luchthavenindelingbesluit	62
4.5 Bodemkwaliteit	64
4.6 Luchtkwaliteit	66
4.7 Waterhuishouding en riolering	67
4.8 Flora en fauna	70
4.9 Cultuurhistorie en archeologie	72
4.10 Milieu Effect Rapportage (MER)	74
5. Bestemmingsregeling	
5.1 De planvorm	77
5.2 Toelichting op de regels	77
6. Economische uitvoerbaarheid	
6.1 Eigendomsverhoudingen	92
6.2 Financiële uitvoerbaarheid	92
7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	
7.1 Maatschappelijk overleg en inspraak	94
7.2 Artikel 3.1.1 Bro	94
Bijlagen:	
1. Verkeersonderzoek (kenmerk GPK002/Nbc/0009)	
2. Verkeer- en milieuanalyse Migrantenmotel (kenmerk ASR040/Msm/0193)	
3. Akoestisch onderzoek (zie bijlage 1)	



Bestemmingsplan Green Park Aalsmeer deelgebieden 9 en 10

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

31 oktober 2012

- 4. Onderzoek externe veiligheid (kenmerk 20090098-04)**
- 5. Verantwoordingsparagraaf**
- 6. Explosievenonderzoek (kenmerk 72420-VO-02)**
- 7. Bodemonderzoeken (los bijgevoegd)**
- 8. Luchtkwaliteitsonderzoek (zie bijlage 1)**
- 9. Brief akkoord waterhuishoudings- en rioleringsplan (kenmerk 16245/EL/lz)**
- 10. Quick scan flora en fauna**
- 11. Archeologisch bureauonderzoek (kenmerk 11403/WA8/4A4/001753/9007/jo)**
- 12. Onderzoek naar de invulling van bedrijventerreinen**



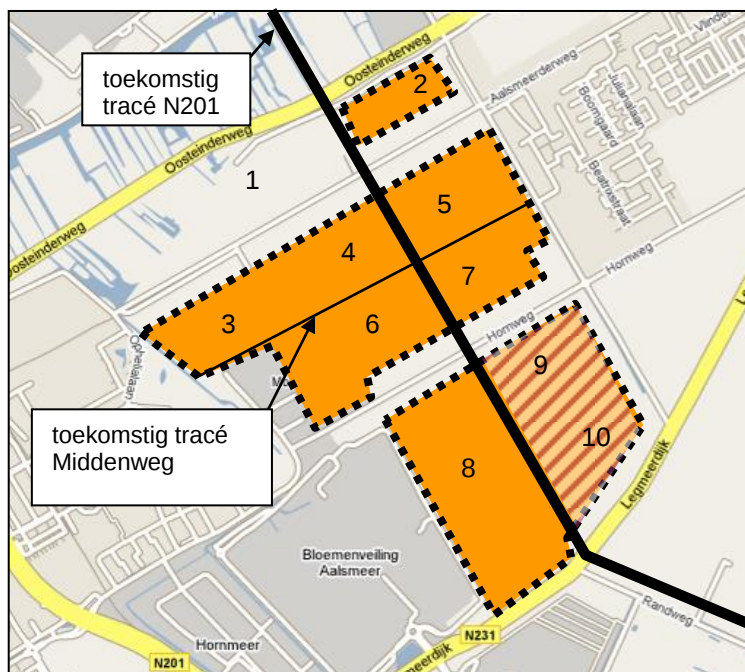
1 Inleiding



1.1 Inleiding

Aalsmeer en omgeving is van oudsher een belangrijk gebied voor sierteelt. Er vindt niet alleen glastuinbouw (primaire productie van sierteeltproducten) plaats, maar ook handel, verwerking en distributie van sierteelt en aanverwante producten. Vanuit Aalsmeer en omgeving worden bloemen, planten en aanverwante artikelen de hele wereld over geëxporteerd.

De glastuinbouw in Aalsmeer staat onder druk door diverse factoren als het ontbreken van ruimte voor schaalvergroting, hoge grondprijzen en noodzakelijke technologische vernieuwingen. Om de positie van Aalsmeer en omgeving in de sierteelt te behouden en te versterken is het noodzakelijk om ruimte te scheppen voor bedrijven uit vrijwel de gehele keten van de bloemen- en plantenwereld. Het gebied rond de bloemenveiling FloraHolland Aalsmeer zal de komende jaren daarom worden getransformeerd van een verouderd glastuinbouwgebied naar een nieuw bedrijvenpark voor de bloemen- en plantensector (genaamd Green Park Aalsmeer). Het nieuwe bedrijvenpark krijgt een grootte van circa 125 hectare en is gelegen langs de om te leggen N201 en nabij de bloemenveiling FloraHolland Aalsmeer en luchthaven Schiphol. De komende jaren zal uitvoering worden gegeven aan de plannen voor Green Park Aalsmeer.



Afbeelding: globale begrenzing Green Park Aalsmeer, het gearceerde gedeelte geeft een indicatie van de deelgebieden 9 en 10 (bron: <http://maps.google.com>)

Het bedrijvenpark Green Park Aalsmeer bestaat uit meerdere deelgebieden met ieder hun eigen karakter. De deelgebieden 9 en 10 zijn de deelgebieden die de komende jaren ontwikkeld zullen gaan worden, net als de deelgebieden 3, 5 en 7. Ook de centrale ontsluitingsweg Middenweg zal op korte termijn worden aangelegd. Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de deelgebieden 9 en 10. Voor de Middenweg en de deelgebieden 3, 5 en 7 is op 3 november 2011 een bestemmingsplan vastgesteld.



1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan is grofweg gelegen tussen de Machineweg, de Legmeerdijk, de nieuwe N201 en de Hornweg. In deze zone liggen de deelgebieden 9 en 10 van Green Park Aalsmeer en de lintbebouwing van de Machineweg, Legmeerdijk en Hornweg. Het bestemmingsplan heeft uitsluitend betrekking op de deelgebieden 9 en 10, zoals in de navolgende afbeelding indicatief is weergegeven met een bloklijn.



Afbeelding: indicatieve ligging plangebied bestemmingsplan "Green Park Aalsmeer deelgebieden 9 en 10" in groter verband (bron: <http://maps.google.com>)

Voor het bestemmingsplan zullen de volgende plangrenzen worden aangehouden:

- de grens tussen de bufferzone en de lintbebouwing Hornweg;
- het hart van de Hornweg ter hoogte van de nieuwe woonkavels nabij de kruising Hornweg-Machineweg;
- de sloot langs de Machineweg ter plaatse van de nieuwe woonkavels;
- de grens tussen de bufferzone en de lintbebouwing Machineweg;
- de aansluiting van de Japanlaan (voorheen Verlengde Meerlandenweg) op de Legmeerdijk, inclusief rotonde;
- de grens tussen de bufferzone en de lintbebouwing Legmeerdijk;
- het te ontwikkelen perceel aan de Legmeerdijk (ter hoogte van nummer 289-291);
- oostelijke rand omlegging N201,

De begrenzing van het bestemmingsplan is in de navolgende afbeelding weergegeven met een bolletjeslijn.

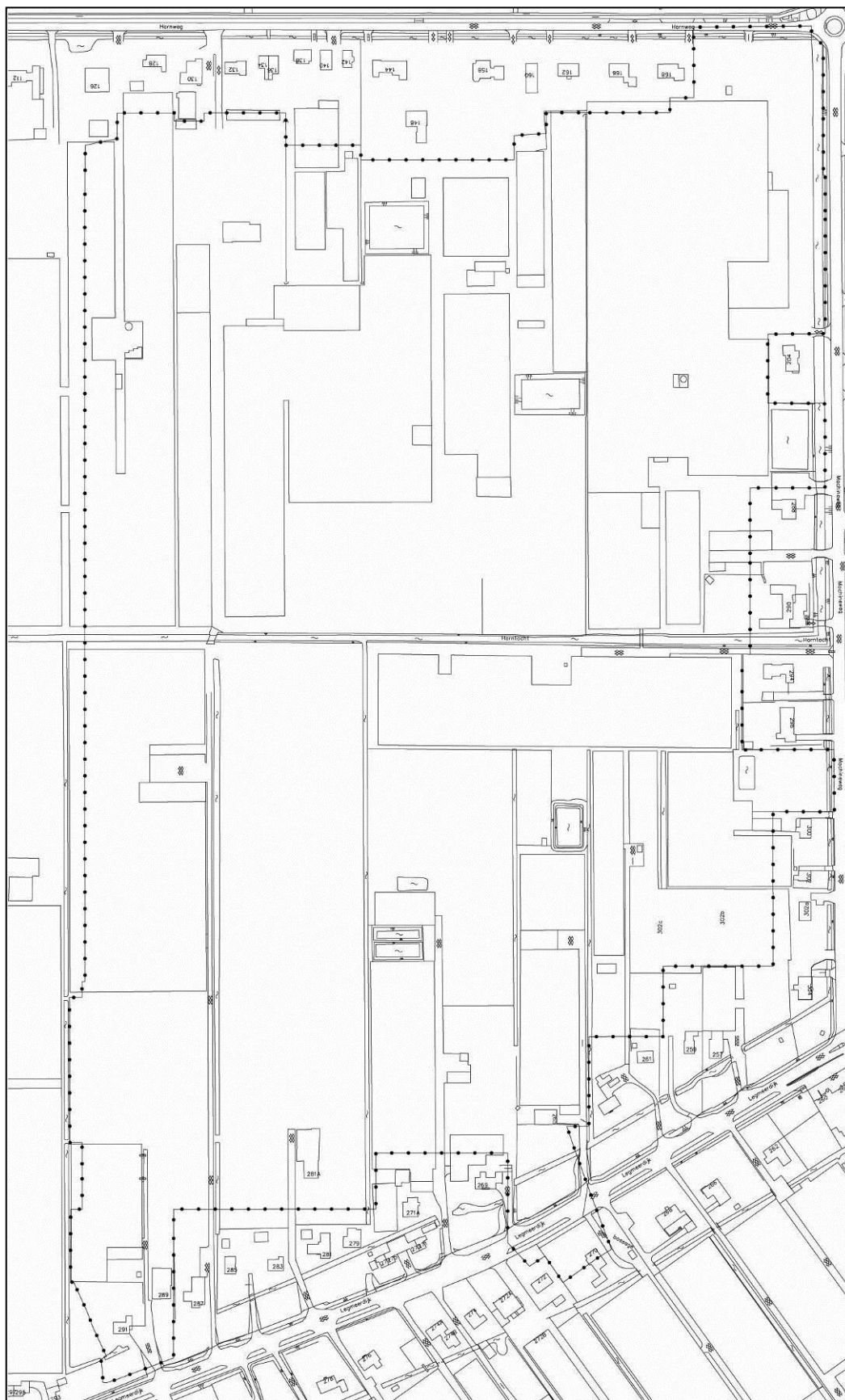


Bestemmingsplan Green Park Aalsmeer deelgebieden 9 en 10

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

31 oktober 2012



Afbeelding: begrenzing plangebied bestemmingsplan Green Park Aalsmeer deelgebieden 9 en 10



1.3 Aanleiding en doelstelling bestemmingsplan

Ter plaatse van de deelgebieden 9 en 10 geldt momenteel het bestemmingsplan “N201-zone” (zie paragraaf 2.1). Dit bestemmingsplan is gericht op de omlegging van de N201 en de (globale) ontwikkeling van een bedrijventerrein rond de N201 (zijnde Green Park Aalsmeer). Voor een groot deel van het plangebied van het bestemmingsplan geldt daarbij een uitwerkingsplicht. Omdat er onder meer niet voldaan zal kunnen worden aan de in de uitwerkingsregels van het geldende bestemmingsplan opgenomen parkeernorm, maximale bouwhoogtes en de groen-blauwe bufferzone langs de Machineweg (IGGV-zone) is het niet mogelijk om voor de deelgebieden 9 en 10 een uitwerking op te stellen. Om de ontwikkeling van de deelgebieden conform het Masterplan Green Park Aalsmeer (en de momenteel in voorbereiding zijnde structuurvisie voor Green Park Aalsmeer) mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

Het nieuwe bestemmingsplan moet als actueel kader dienen om de conform onder meer de Nota Ruimte, de ruimtelijk-economische visie Greenport Aalsmeer 2025, het Masterplan en het Beeldkwaliteitsplan gewenste ontwikkelingen (zie hoofdstuk 2) mogelijk te maken. Het nieuwe bestemmingsplan leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan “N201-zone” tot een beperking van de toegestane bedrijfsfuncties. In het geldende bestemmingsplan waren namelijk diverse bedrijfsfuncties (na uitwerking) mogelijk terwijl het nieuwe bestemmingsplan hoofdzakelijk uitgaat van sierteeltgerelateerde bedrijven, alsmede lokale bedrijvigheid. Dit is in lijn met het beleid van diverse overheden (zie hoofdstuk 2).

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding van het GML-bestand (plankaart) en regels en wordt vergezeld van een toelichting. De verbeelding van het GML-bestand en de regels vormen het juridische deel van het bestemmingsplan en regelen tezamen het gebruik van de gronden en de bebouwingsmogelijkheden. De toelichting bij het bestemmingsplan geeft achtergrond- en aanvullende informatie.

De toelichting is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader weergegeven. Er wordt ingegaan op het relevante beleid op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau.

In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van het plan gegeven. Allereerst wordt ingegaan op de huidige situatie en vervolgens wordt de planvorming beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt aandacht geschonken aan allerlei randvoorwaarden zoals verkeer, bodem, water en luchtkwaliteit.

In hoofdstuk 5 komt de bestemmingsregeling aan de orde. Er wordt uitleg gegeven over de planvorm en de regels. Per bestemming wordt uiteen gezet hoe de bestemmingsregeling werkt.

De maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid komen in hoofdstuk 6 aan bod. Er wordt daarbij onder meer ingegaan op de ter inzage legging en het artikel 3.1.1-overleg Bro (Besluit ruimtelijke ordening).



2 Beleidskader

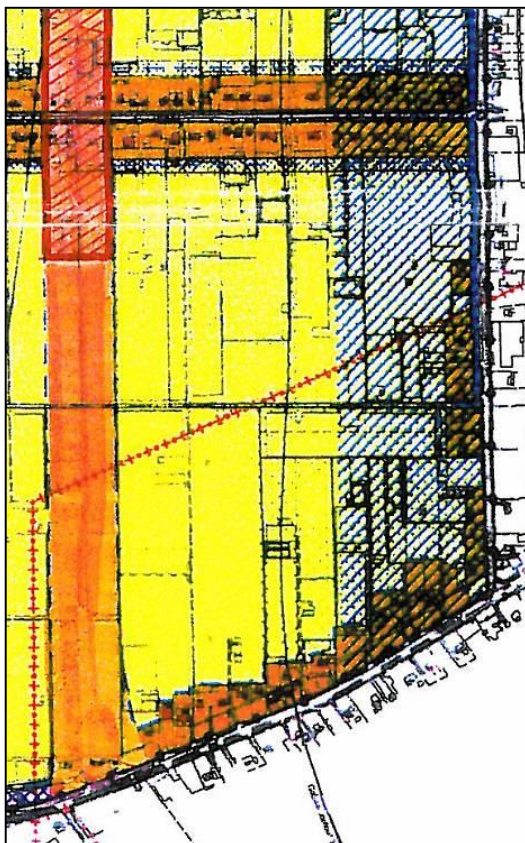


2.1 Juridisch/planologische regelingen

Tot de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan gelden in het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan "Green Park Aalsmeer deelgebieden 9 en 10" het bestemmingsplan "N201-zone" en de "1^e Herziening N201-zone".

Het bestemmingsplan is op 14 februari 2002 vastgesteld door de gemeenteraad. De provincie heeft vervolgens op 24 september 2002 goedkeuring verleend maar dit goedkeuringsbesluit is vernietigd door uitspraak van de Raad van State op 8 oktober 2003. De provincie heeft het bestemmingsplan vervolgens goedgekeurd op 27 januari 2004 maar dit goedkeuringsbesluit is gedeeltelijk vernietigd door de Raad van State op 30 juni 2004. Voor zover nodig heeft de provincie op 20 juli 2004 opnieuw goedkeuring verleend. Dit goedkeuringsbesluit is op 20 april 2005 vernietigd door de Raad van State. Op 28 november 2006 heeft de provincie, voor zover nodig, opnieuw goedkeuring verleend. Het bestemmingsplan is op 5 december 2007 bij uitspraak door de Raad van State onherroepelijk geworden.

Op 24 juni 2004 heeft de gemeenteraad een 1^e Herziening vastgesteld voor de N201-zone. Deze 1^e Herziening was bedoeld om enkele (gedeeltes van) bestemmingen in bestemmingsplan "N201-zone" te repareren die niet waren goedgekeurd. Omdat de provincie, in verband met een onjuiste kennisgeving, goedkeuring aan de 1^e Herziening heeft onthouden heeft de gemeenteraad op 27 januari 2005 de 1^e Herziening opnieuw vastgesteld. De provincie heeft de 1^e herziening op 23 augustus 2005 goedgekeurd. In verband met gedeeltelijke vernietiging van het goedkeuringsbesluit door Raad van State op 11 oktober 2006 heeft provincie op 28 november 2006, voor zover nodig, opnieuw goedkeuring verleend aan de 1^e Herziening. De 1^e herziening is evenals het bestemmingsplan "N201-zone" op 5 december 2007 onherroepelijk geworden bij uitspraak door de Raad van State.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan "N201-zone"



Het bestemmingsplan “N201-zone” heeft betrekking op het verleggen van de N201 en de realisatie van een nieuw bedrijventerrein rond de te verleggen N201. De bestaande lintbebouwing aan onder meer de Legmeerdijk en de Hornweg is eveneens meegenomen in het bestemmingsplan waarbij hoofdzakelijk is uitgegaan van de bestaande situatie. Van de “1^e Herziening N201-zone” zijn de artikelen relevant die betrekking hebben op de realisatie van het nieuwe bedrijventerrein. Deze artikelen zijn bedoeld om enkele uitwerkingsregels van de bestemming “Uit te werken Bedrijfsdoeleinden” (UB) aan te passen.

In het bestemmingsplan “N201-zone” is het grootste deel van de gronden in het plangebied bestemd als “Uit te werken Bedrijfsdoeleinden” (UB). De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten in de lichte en middelzware milieucategorieën 1 tot en met 3, zoals aangegeven in de bijlage van het bestemmingsplan (staat van bedrijfsactiviteiten, gebaseerd op VNG publicatie Bedrijven en Milieuzonering 1999). Er is daarbij onderscheid gemaakt in verschillende segmenten waarvoor een maximum percentage geldt, zoals “modern gemengd”, “bedrijvenpark” en transport en distributie”. In artikel 1 van het bestemmingsplan is aangegeven wat onder de verschillende segmenten wordt verstaan. Naast bedrijfsactiviteiten zijn ook verhardingen, verkeersvoorzieningen, wegen en ontsluitingen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, openbaar vervoer en water toegestaan. Ten westen van de Machineweg is aangegeven dat een groen-blauwe bufferzone is voorzien (de IGGV-strip).

Voor het uitwerken van de bestemming zijn in het bestemmingsplan “N201-zone” uitwerkingsregels en een beschrijving in hoofdlijnen aangegeven. De uitwerkingsregels dienen door Burgemeester en Wethouders in acht te worden genomen bij het uitwerken van de bestemming. In de uitwerkingsregels is onder meer aangegeven dat tussen de lintbebouwing en het bedrijventerrein een groen-blauwe bufferzone van minimaal 20 meter dient te worden gerealiseerd. De maximum bouwhoogte van bouwwerken mag variëren van 6 tot 15 meter (of 6 tot 9 meter in de directe omgeving van linten).

Een klein deel van de gronden van het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan (nabij de Legmeerdijk) is in het geldende bestemmingsplan bestemd als “Uit te werken Verkeersdoeleinden” (UV). Binnen deze gronden is het gebruik als verkeer en bijbehorende voorzieningen als bermen, parkeer- en groenvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen toegestaan.

2.2 Europees en rijks beleid

Een bestemmingsplan is een plan waarin het ruimtelijke beleid van de verschillende overheden (Rijk, Provincie en gemeente) geïmplementeerd wordt en zodoende tot uiting komt. Voor het plangebied van bestemmingsplan “Green Park Aalsmeer deelgebieden 9 en 10” is een aantal beleidsstukken op rijks- en provinciaal niveau relevant. In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze dat beleid op dit nieuwe bestemmingsplan van invloed is. Het regionaal beleid wordt beschreven in paragraaf 2.4 en het gemeentelijk beleid in paragraaf 2.5.

Nota Ruimte

Begin 2006 is de Nota Ruimte aangenomen. Algemene uitgangspunten voor deze nota zijn:

- ontwikkelingsplanologie,
- decentralisatie,
- deregulering,
- uitvoeringsgerichtheid.

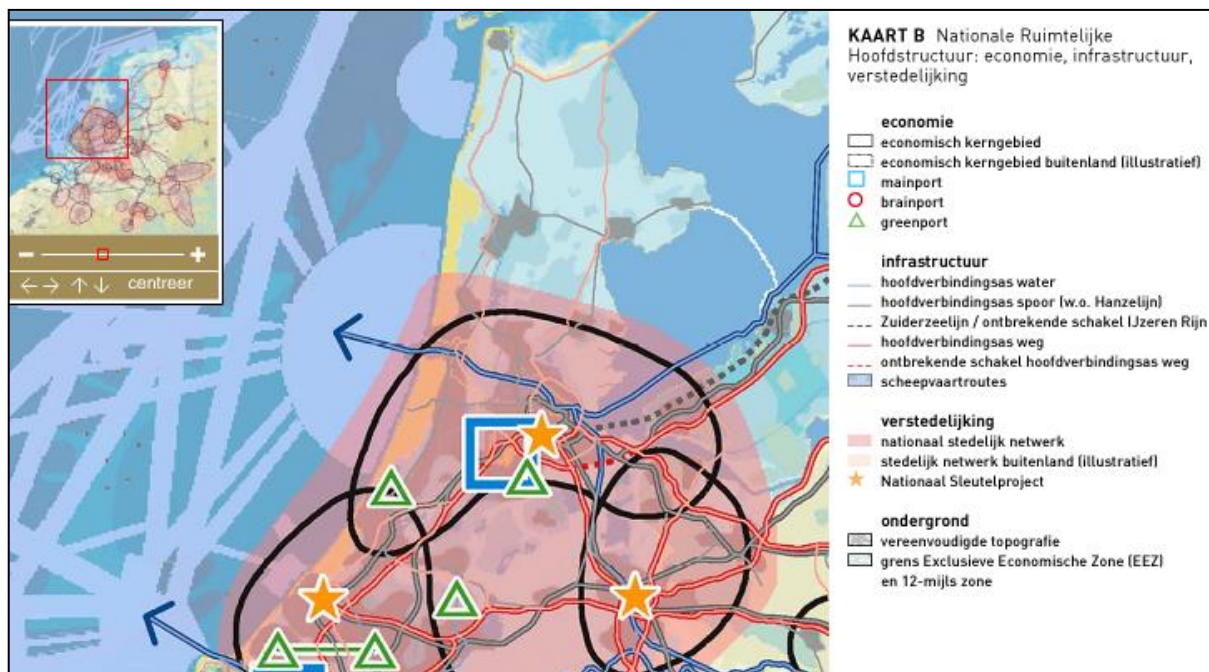


Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking heeft. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie,
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland,
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden,
4. het borgen van veiligheid.

Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Aalsmeer valt binnen het gebied van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). Door middel van bundeling en organisatie wil het Rijk beleidsstrategieën voor economie, infrastructuur en verstedelijking hanteren.

De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: 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.



Afbeelding: uitsnede kaart Nota Ruimte, Ruimtelijke Hoofdstructuur

Nederland is marktleider in een aantal niches in de wereldhandel, waaronder de agrarische sectoren van de glastuinbouw, de bollenteelt en de boom- en sierteelt. Deze teelten zijn de basis voor een kennisintensieve agribusiness en concentreren zich in een beperkt aantal locaties van nationaal belang: de vijf 'greenports'¹. Het rijk zet zich in het bijzonder in voor versterking van het agrofoodcomplex en ontwikkeling van de kennisintensieve agribusiness.

¹ In hun beleidsbrief van 13 september 2005 schetsen de ministers van LNV en VROM de relatie tussen de greenports en een aantal tuinbouwproductiegebieden in de rest van Nederland. In het ruimtelijk-economisch netwerkconcept van de tuinbouw vormen de vijf greenports de kernen. Daarnaast zijn er 'productielocaties op afstand (satellietgebieden) die nauw gelieerd zijn met de greenports. Samen vormen zij in internationaal perspectief de Greenport(s) Nederland.



De verdere ontwikkeling van de huidige greenports hangt nauw samen met de ontwikkeling van de mainports wat betreft economische innovatie, verkeersdoorstroming en ligging in meer verstedelijkte delen van Nederland. Ter versterking van de internationale concurrentiekracht van Nederland geeft het rijk prioriteit aan deze greenports. Het betreft tuinbouwlocaties met een sterke en blijvende positie op de wereldmarkt. Aalsmeer en omstreken is aangemerkt als één van de greenports (zie voorgaande afbeelding). In de greenports wordt de primaire productie van tuinbouwproducten (voeding en sierteelt), de handel en de distributie ruimtelijk gebundeld. Deze ruimtelijke bundeling leidt tot economische schaalvoordelen en tot efficiëntie in de agrologistiek. Het rijksbeleid is erop gericht de ruimtelijke ontwikkeling van de greenports zodanig te sturen, dat hun functie als greenport ook op lange termijn behouden blijft en/of versterkt wordt. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn: de ligging ten opzichte van de mainports, de fysieke bereikbaarheid en de herstructureringsopgave als gevolg van doelstellingen op het gebied van milieu, water, energie en ruimtelijke inrichting.

Nederland heeft twee mainports, waarvan de luchthaven Schiphol er één is. Onder mainports wordt niet alleen het directe luchthavengebied beschouwd maar ook, gezien de grote economische synergie, het internationaal grootstedelijk en industrieel vestigingsmilieu daaromheen (de mainportregio). De mainports zijn van groot belang voor de internationale concurrentiepositie van veel Nederlandse bedrijven en vormen daarmee een belangrijke motor voor de Nederlandse economie. In de Randstad vraagt het economisch belang en de ruimtedruk rond Schiphol om coördinatie van de bovenprovinciale aspecten van het ruimtelijk beleid door het rijk.

Voor het beleid inzake de vestiging van bedrijven en kantoren in de directe nabijheid van de luchthaven geldt het criterium van gerelateerdheid aan de luchthaven. Dit omwille van behoud van de landzijdige bereikbaarheid, veiligheidsdoelstellingen en toekomstige duurzame ruimtebehoefte van de primaire vervoersfunctie van de mainport.

Binnen de 20 Ke-contour behorende bij het vijfbanenstelsel kunnen geen nieuwe uitleglocaties worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw. Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke-contour nu en in de toekomst wel mogelijk.

Het bedrijvenpark Green Park Aalsmeer is hoofdzakelijk bedoeld voor de bloemen- en plantensector en zal door de ligging nabij de bloemenveiling van Aalsmeer, Schiphol en langs de nieuwe N201 een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van de internationale concurrentiepositie en de ruimtelijke bundeling van productie, handel en distributie in Greenport Aalsmeer. Het realiseren van de deelgebieden 9 en 10 voldoet derhalve aan het beleid zoals gesteld in de Nota Ruimte.

Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid

Het rijk heeft de nationale ruimtelijke belangen geïdentificeerd in de Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid. De Realisatieparagraaf is toegevoegd aan de Nota Ruimte.

In de Realisatieparagraaf zijn onder meer de volgende nationaal ruimtelijke belangen aangegeven:

1. Ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de kracht en diversiteit van de economische kerngebieden en verbetering van de bereikbaarheid;
2. Behoud en versterking op lange termijn van de tuinbouwfunctie in de vijf Greenports;
3. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;



4. Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Ad 1: Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen binnen het nationale stedelijke netwerk. Het bestemmingsplan heeft als doel om het gebied te herontwikkelen waardoor de kracht en diversiteit van het economische kerngebied (Greenport) wordt versterkt. De realisatie van de Middenweg leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid.

Ad 2: Aalsmeer en omstreken is aangemerkt als één van de vijf Greenports. Het bestemmingsplan draagt bij aan de bundeling van productie, handel en distributie in Greenport Aalsmeer.

Ad 3: Het bestemmingsplan draagt bij aan de bundeling van verstedelijking doordat bestaand bebouwd gebied beter en efficiënter wordt benut.

Ad 4: In het kader van het bestemmingsplan is rekening gehouden met de milieukwaliteit en externe veiligheid (zie hoofdstuk 4).

Structuurvisie Randstad 2040

Op 5 september 2008 heeft de ministerraad de “Structuurvisie Randstad 2040” vastgesteld. De structuurvisie heeft als uitgangspunt om van de Randstad een duurzame en internationaal concurrerende topregio maken. Het is de bedoeling dat de Randstad in 2040 een topregio van internationale betekenis is met krachtige, aantrekkelijke steden die goed bereikbaar zijn over de weg en met het openbaar vervoer.

Om van de Randstad internationaal gezien een topregio te maken, kiest het kabinet voor: ‘Wat internationaal sterk is, sterker maken’. Dit betekent de goede internationaal georiënteerde positie van Amsterdam en de internationaal krachtige functies van Rotterdam, Den Haag en Utrecht, de (lucht)havens en de Greenports versterken. Voor behoud en versterking van de internationale marktpositie van de Greenports gaat het vooral om de centrumfunctie, in termen van productontwikkeling (veredeling, tuinbouwtechniek), handel en logistieke dienstverlening. Het kabinet zet in op versterking van de centrumfunctie in de greenports. Innovatieve en hoogwaardige greenports als centra in internationale ketens met mogelijkheden voor efficiënt geconditioneerd (lucht)transport dragen bij aan de internationale profilering van Nederland. In hoeverre de productiefunctie daar in ruimtelijke zin aan gekoppeld moet zijn, is voor de lange termijn de vraag. Mogelijk ontstaan vanwege de behoefte aan schaalvergroting kansen voor verplaatsing van de productiefunctie naar locaties buiten de Randstad. Het kabinet wil deze kansen benutten als zij niet ten koste gaan van de concurrentiekracht van de greenports en hun economische betekenis voor Nederland. Vrijkomende ruimte kan namelijk ook worden benut door andere tuinders om hun bedrijf te versterken. Door verplaatsing kan meer ruimte ontstaan voor nieuwe ruimtelijke kwaliteit, groen en recreatie en wellicht nieuwe woon- en werkmilieus in de Randstad.

De in de Randstad aanwezige greenports behoren als hoogwaardige en innovatieve tuinbouwcentra tot de wereldtop. Door een ontwikkeling van een ‘productiegedreven’ sector naar een ‘marktgedreven’ sector, neemt het belang van kennis en innovatie toe. Door een betere samenwerking tussen de verschillende greenports kan Greenport Nederland uitgroeien tot een sterke netwerkorganisatie. Bovendien kunnen, door dwarsverbanden te leggen met andere economische sectoren (handel, transport, techniek), extra innovatieslagen worden gemaakt. Schaalvergroting zorgt ervoor dat het aantal bedrijven afneemt, maar dat tegelijkertijd het areaal glastuinbouw stabiel blijft. Onduidelijk is of er voldoende fysieke ruimte is om de doorgaande schaalvergroting vorm te geven. Voor de toekomst moet mogelijk rekening worden gehouden met verplaatsing van grootschalige productie.



Het bestemmingsplan leidt tot een versterking van de centrumfunctie van Greenport Aalsmeer en omstreken doordat productie, handel en distributie worden gebundeld. De reservering voor sierteeltgerelateerde bedrijvigheid is in het bestemmingsplan vastgelegd. Daardoor worden dwarsverbanden met andere economische sectoren (handel, transport, techniek) en extra innovatieslagen gemaakt. De internationale functie van Greenport Aalsmeer en omgeving wordt daardoor versterkt.

AMvB Ruimte

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Onder de nieuwe Wro is een sterkere scheiding aangebracht tussen beleid en normstelling. Gemeenten, provincies en rijk leggen hun beleid vast in structuurvisies. Deze binden alleen de eigen bestuurslaag. Bestaande structuurplannen, streekplannen en nationale ruimtelijke plannen als de Nota Ruimte worden in het kader van het overgangsrecht aangemerkt als een structuurvisie en verliezen daarmee hun externe werking. De concrete beleidsbeslissingen in streekplannen en PKB's behouden in het kader van het overgangsrecht hun werking wel.

Om de doorwerking van nationale ruimtelijke belangen in provinciale en gemeentelijke plannen te waarborgen wordt op rijksniveau een AMvB Ruimte opgesteld. Er is voor gekozen om de 'nationale belangen' zoals genoemd in de Nota Ruimte beleidsneutraal vast te leggen in de eerste tranche AMvB Ruimte. Daarnaast kunnen provincies er toe overgaan om de provinciale belangen vast te leggen in een provinciale verordening. Zowel deze provinciale verordeningen als de AMvB Ruimte kunnen bepalingen bevatten rondom de verplichte doorwerking in bestemmingsplannen, beheersverordeningen of projectbesluiten.

De planning was dat de AMvB op 1 juli in werking zou treden. Dit is echter in verband met vervroegde verkiezingen door de Tweede Kamer controversieel verklaard, waardoor de inwerkingtreding is uitgesteld.

In het AMvB zijn geen bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het plangebied. Wel zijn bepalingen opgenomen die opgenomen dienen te worden in de provinciale verordening. Korthedshalve wordt daarom verwezen naar paragraaf 2.3.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

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

Het realiseren van de deelgebieden 9 en 10 van Green Park Aalsmeer voldoet aan het beleid zoals gesteld in de Nota Mobiliteit doordat Green Park Aalsmeer te beschouwen is als een economische ontwikkeling langs een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen (het nieuwe tracé van de N201). Ten aanzien van de N201 en omliggende wegen als de Legmeerdijk geldt overigens wel dat in de toekomst aanpassingen nodig zijn om deze verkeersweg goed te laten blijven functioneren. Over deze aanpassingen wordt momenteel overleg gevoerd.



Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet vervangt de voorheen geldende wetten voor het waterbeheer in Nederland:

- Wet op de waterhuishouding;
- Wet op de waterkering;
- Grondwaterwet;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Wet verontreiniging zeewater;
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904);
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte');
- Waterstaatswet 1900;
- Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het wateraspect.

Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Deze kaderrichtlijn moet onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dit verband is het Nationaal Bestuursakkoord Water relevant, welk op 25 juni 2008 onder andere in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van de richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden.

Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan in werking getreden. Het Nationaal Waterplan zet het beleid uit de Vierde Nota versterkt voort. Het beleidsdoel is het realiseren of in stand houden van duurzame en klimaatbestendige watersystemen.



Bij de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zullen de wateraspecten een zwaarder belang in de afweging moeten krijgen, dan onder het beleid van de Vierde Nota het geval is. Dit is noodzakelijk om op de korte en de lange termijn te kunnen blijven beschikken over duurzame en klimaatbestendige watersystemen.

Greenports(s) Nederland, manifest in uitvoering

Naar aanleiding van de Nota Ruimte heeft op 23 juni 2005 een Greenportconferentie plaatsgevonden waaraan vertegenwoordigers uit de vijf greenports en de overige productiegebieden, het bedrijfsleven en de overheid deelnamen. Daarbij is een strategische agenda bepaald voor de verdere ontwikkeling van Greenport(s) Nederland. Deze strategische agenda is uitgewerkt in een gezamenlijke visie "Greenport(s) Nederland, manifest in uitvoering". Deze visie is sturend voor de inzet van bedrijfsleven en overheden.

In de strategische agenda zijn vijf actiepunten benoemd:

- kennis en innovatie;
- ruimte voor ontwikkeling;
- bereikbaarheid;
- regelgeving en instrumentarium;
- Europese agenda.

Daarnaast heeft het kabinet het Innovatieplatform ingesteld om een impuls te geven aan de innovatiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven. Dit heeft geresulteerd in drie kernopgaven voor de Nederlandse greenports:

- sneller innoveren dan de concurrentie;
- internationaal een leidende positie houden of verwerven als serviceprovider of regisseur van productstromen;
- de vooraanstaande positie van de primaire productie voor Nederland behouden.

Ten aanzien van het belang en de betekenis van Greenport(s) Nederland is aangegeven dat het tuinbouwcluster een sterke positie heeft in de nationale economie als hart van een internationaal netwerk voor siergewassen, bloembollen, boomkwekerijproducten en voedingsgewassen. Het is nationaal erkend als sleutelgebied (Flowers & Food) en internationaal als een leidend cluster van wereldformaat. Het loopt voorop in veredeling, productietechnologie, assortiment en dienstverlening.

Voor de internationale handel is de nabijheid van de mainports Rotterdam en Schiphol essentieel. Nederland is een belangrijke toegangspoort voor Europa. De greenports zijn het hart van wereldwijde netwerken. Van daaruit wordt de Europese markt tot in de haarvaten bediend. Ondernemerschap, innovatiebereidheid en een aanwezigheid van een goede kennisinfrastructuur zijn sterke punten.

Ten aanzien van de Greenport(s) Nederland wordt gestreefd naar een vitaal netwerk waarvan de vijf greenports de krachtigste kernen vormen. Daar zijn gespecialiseerde functies uit het totale cluster (toelevering, productie, handel, verwerking, distributie, dienstverlening etc.) in elkaars nabijheid gevestigd. Enkele locaties zijn met deze kernen logistiek verbonden. Daar is de gebundelde productie dominant, al kunnen ook andere functies (handel, distributie) er een plaats hebben. Greenport(s) Nederland is het hart van internationale netwerken voor sierteelt, voedingstuinbouw, bollen en bomen.

Eén van de succesfactoren van het tuinbouwcomplex is, naast het sterk innovatief vermogen, de ruimtelijk-economische concentratie. Hierbij gaat het om het netwerk van greenports, overige productiegebieden, mainports met onderlinge verbindingen en met



afzetmarkten. Versterking van de ruimtelijk-economische structuur is om een aantal redenen nodig:

- innovatie leidt tot behoefte aan ruimtelijke herstructurering en modernisering. Niet herstructureren betekent achteruitgang.
- maatschappelijke wensen met betrekking tot wonen, milieu, water en ruimtelijke kwaliteit hebben een herstructurerings- en soms ook een saneringsbehoefte tot gevolg.
- grootschalige nieuwbouw, clustering en bundeling van bedrijven (teelt, bewerking, handel) hebben grote voordelen op het gebied van duurzaamheid, maar vereisen herstructurering.
- groei van tuinbouw en tuinbouwgerelateerde activiteiten leidt tot behoefte aan nieuwe ruimte.
- om de klant voldoende snel en flexibel versproducten te kunnen leveren, moeten de fysieke bereikbaarheid, de aansluiting op de mainports en de logistieke systemen worden verbeterd.

Om greenport Aalsmeer e.o. te versterken zijn de belangrijkste ruimtelijk-economische opgaven als volgt:

- de herstructurering van enkele verouderde glasgebieden;
- de verbetering van de bereikbaarheid binnen de greenport;
- verbinding met de mainports en met het achterland;
- de ontwikkeling van agrogerelateerde bedrijventerreinen (Green Park Aalsmeer en Bloemenveiling Aalsmeer).

Voor hervestiging en uitbreiding is ruimte te vinden in Nieuw-Rijzenhout. Conform de Visie Flower Mainport Aalsmeer zijn ook locaties denkbaar die wat verder weg liggen.

Voor wat betreft infrastructuur is bij greenport Aalsmeer e.o. aangegeven dat verbetering van de infrastructuur tussen Mainport Schiphol, greenport Aalsmeer en het oosten noodzakelijk is en prioriteit op nationale schaal heeft. De verbinding tussen de A4, A2 en A1/A6 naar het oosten toe wordt momenteel als knelpunt gezien. Het opwaarderen van de A1/A9/A6 of de ondertunneling van de A6/A9 (mogelijk via Publiek Private Samenwerking) wordt als oplossing gezien.

Op regionale schaal heeft het prioriteit om de capaciteit van het onderliggende wegennet van Aalsmeer te verbeteren. Verwacht wordt dat de N201 in oostelijke richting binnen 10 jaar na aanleg een nieuw knelpunt zal vormen. Er zal gezorgd moeten worden voor goede aansluitingen op de A2 en A9.

Het plangebied is momenteel een verouderd glasgebied dat geherstructureerd zal worden. Het te realiseren bedrijvenpark Green Park Aalsmeer is hoofdzakelijk bedoeld voor de vestiging van gespecialiseerde functies uit het totale cluster van de bloemen- en plantensector (toelevering, productie, handel, verwerking, distributie, dienstverlening etc.) zodat er voldaan wordt aan de opgave om een agrogerelateerd bedrijventerrein te realiseren.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) brengt ongeveer 25 regelingen samen die de fysieke leefomgeving betreffen. Het gaat hierbij om bouw-, milieu-, natuur- en monumentenvergunningen. Die gaan op in één vergunning: de zogenoemde Omgevingsvergunning. Zo hebben burgers en ondernemers nog maar te maken met één loket, één beschikking en één procedure. De aanvraag kan digitaal worden gedaan en behandeld. De omgevingsvergunning wordt op 1 oktober 2010 landelijk ingevoerd.

De Wabo leidt onder meer tot een nieuwe, ruimere regeling voor vergunningvrij bouwen.

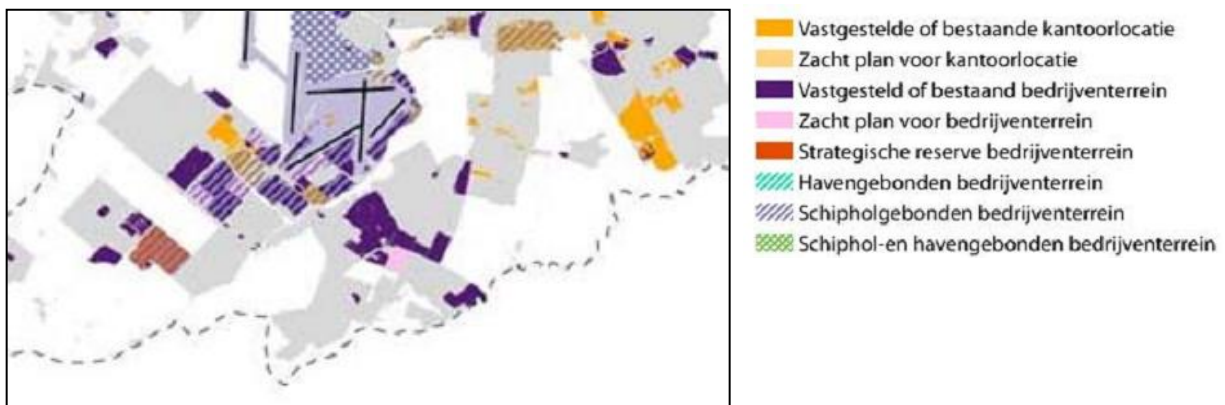


2.3 Provinciaal beleid

De provincie heeft op 21 juni 2010 de structuurvisie en de provinciaal ruimtelijke verordening vastgesteld als vervanging van de twee streekplannen Noord-Holland Zuid en het Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord.

Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. De Structuurvisie gaat onder meer in op klimaatbestendigheid, de ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad en duurzaam ruimtegebruik. Gelet op de totaalkaart van de Structuurvisie en de themakaart “voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten” is het plangebied van deze structuurvisie aangewezen als “vastgesteld of bestaand bedrijventerrein” en “Greenport”.



Afbeelding: uitsnede themakaart Structuurvisie “voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten”

In de Structuurvisie komen bedrijventerreinen met name aan de orde bij het punt duurzaam ruimtegebruik. Onder duurzaam ruimtegebruik verstaat de Provincie Noord-Holland het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek. Deze juiste plek wordt bepaald door verschillende factoren zoals de aanwezige milieukwaliteit, de behoefte aan voorzieningen zoals passende huisvesting voor bewoners en bedrijven op specifieke locaties en de bereikbaarheid van die locaties. Uitgangspunt is een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen, waarbij milieukwaliteiten als (externe) veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, geur en geluid, maar ook waterkwaliteit belangrijke randvoorwaarden zijn. Hierbij streeft de Provincie naar oplossingen die ruimte laten voor veranderende omstandigheden en die zo efficiënt mogelijk gebruik maken van de beschikbare ruimte.

Een sterke internationale concurrentiepositie is en blijft de basis voor de welvaart van Noord-Holland. Daarom kiest de Provincie voor het faciliteren van de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland. De Provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De Provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied, met name waar het gaat om onder meer bedrijventerreinen.

Ten behoeve van de Noord-Hollandse economie wil de Provincie Noord-Holland dat kwalitatief en kwantitatief genoeg ruimte beschikbaar is voor nieuwe ontwikkelingen. De Provincie Noord-Holland wil dat gemeenten ruimte maken voor nieuwe ontwikkelingen door



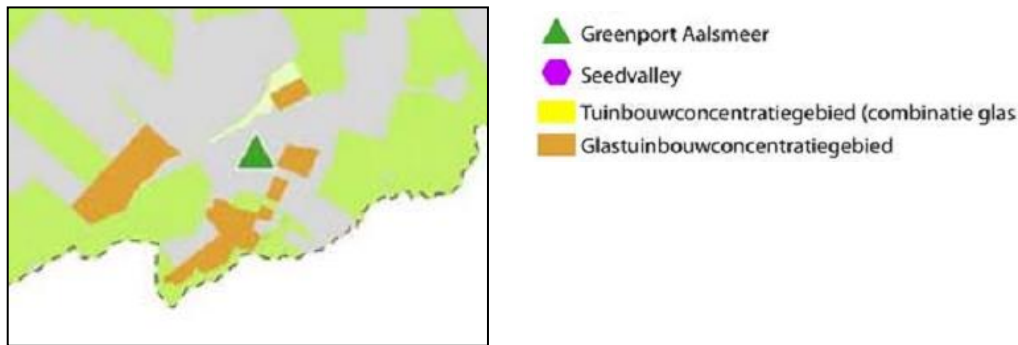
eerst de mogelijkheden om bestaande werklocaties te intensiveren en herstructureren te benutten. Daarnaast zal, tegelijk met het optimaliseren van het ruimtegebruik op bestaande locaties ook ruimte moeten worden gezocht voor nieuwe locaties. Die zijn nodig om te voorzien in specifieke behoeften van bedrijven, maar ook om met deze nieuwe locaties schuifruimte te creëren voor het in gang zetten van herstructurering op andere locaties. De Provincie vindt het belangrijk dat de juiste bedrijven op de juiste plek terecht komen, zodat zij optimaal kunnen worden gefaciliteerd.

Niet alleen voldoende ruimte voor bedrijfsgebouwen is van belang. Ook de randvoorwaarden, zoals een adequate (digitale) infrastructuur, moeten op orde zijn. De Provincie Noord-Holland zorgt er daarom samen met gemeenten voor dat werklocaties regionaal goed ontsloten worden, ook per openbaar vervoer. Bij het bepalen van de plaats van nieuwe werklocaties is de infrastructuur niet volgend, maar sturend.

Aangezien bij (her-)ontwikkeling van bedrijventerreinen rekening gehouden moet worden met regionale economische verschillen, is de Provincie verantwoordelijk voor de afstemming van de planning, realisatie, beheer en herstructurering van bedrijventerreinen. De Provincie wil het aanbod aan bedrijventerreinen zowel kwantitatief als kwalitatief zo goed mogelijk laten aansluiten op de vraag. Bij een zorgvuldige planning van bedrijventerreinen wordt eerst gekeken naar de noodzaak van een nieuwe locatie op basis van een realistische vraag naar nieuwe terreinen en de mogelijkheden van herstructurering en intensivering van bestaande locaties, voordat gekozen wordt om nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen (de zogenaamde “SER-ladder”). Nieuwe terreinen zullen echter wel nodig blijven om te voorzien in specifieke behoeften van bedrijven, maar ook om met deze nieuwe terreinen schuifruimte te creëren voor het in gang zetten van herstructurering op andere terreinen.

Een zorgvuldige planning betekent ook dat door middel van goede monitoring vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd en bijstelling plaatsvindt op behoefteramingen en opgaven in regio's. Hier zal specifiek op worden ingegaan door middel van een nog op te stellen onderzoek naar behoefteramingen voor bedrijventerreinen. Greenport Aalsmeer is door de Provincie overigens expliciet benoemd als onderdeel van het uitvoeringsprogramma voor bedrijventerreinen.

In de Structuurvisie wordt ook ingegaan op de productie van sierteeltproducten binnen Greenport Aalsmeer (glastuinbouw). Aangegeven is dat de landbouw een belangrijke bijdrage levert aan de economie en een cruciale rol vervult als beheerder van het landschap. Inzet is dan ook om in Noord-Holland een vitale en duurzame agrarische sector te behouden. Uitgangspunt daarbij zijn sterk internationaal georiënteerde sectoren als de glastuinbouw, bollenteelt, de zaadteeltsector en pootgoedsector met een gezond bedrijfseconomisch perspectief en behoud van een internationale concurrentiepositie. Voor glastuinbouw zijn glastuinbouwconcentratiegebieden aangewezen op de totaalkaart van de Structuurvisie en de themakaart “voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij”. Het plangebied van deze structuurvisie is niet aangewezen als glastuinbouwconcentratiegebied maar in de directe omgeving zijn diverse locaties wel als glastuinbouwconcentratiegebied aangewezen (o.a. Kudelstaart, De Kwakel en Rijsenhout).



Afbeelding: uitsnede themakaart Structuurvisie "voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij"

Voor glastuinbouw doet de Provincie onderzoek naar de locatiekeuze en begrenzing. Indien de concentratiegebieden volledig benut zijn zal uitbreiding van de glastuinbouw in de voor hen aangewezen gebieden gezocht moeten worden.

Greenport Aalsmeer is in de Structuurvisie als lopend project aangemerkt waarbij het doel is om het glastuinbouwcomplex rond Aalsmeer en de marktplaats voor de sierteeltsector rond Aalsmeer te behouden en te versterken. Het betreft het verbeteren van het functioneren van de glastuinbouwketen en de marktplaats Greenport door reconstructie van verouderde glastuinbouwlocaties en verbeteren van de bereikbaarheid in relatie tot seaport (Noordzeekanaalgebied) en airport (Schiphol). Ook zal innovatie en duurzaamheid worden gestimuleerd.

Voor (een deel van) dit project is een risico-inschatting gemaakt in de passende beoordeling bij het plan-MER structuurvisie Noord-Holland op mogelijke effecten die bij uitwerking of ontwikkeling op kunnen treden. Uit de risico-inschatting is gebleken dat vervolgonderzoek nodig is om een significant (negatief) effect uit te kunnen sluiten. Bij de uitwerking van dit project dient nader onderzoek plaats te vinden naar het optreden van mogelijke (significante) effecten.

De verschillende landschappen en de rijkdom aan cultuurhistorie zijn de kracht van Noord-Holland. Onder meer de veenweiden, de droogmakerijen en de Stelling van Amsterdam zijn geliefd en uniek. Ze maken Noord-Holland tot een prettige provincie om te wonen, te werken en te recreëren. De landschappen zijn van groot belang voor de aantrekkelijkheid van Noord-Holland als vestigingsplaats voor internationaal concurrerende bedrijven en hun kenniswerkers. De Provincie Noord-Holland wil deze (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe plannen dienen de ontwikkelingsgeschiedenis, de ordeningsprincipes en bebouwingskarakteristiek van het landschap en de inpassing in de ruimere omgeving als uitgangspunt te hanteren. Mogelijke negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd. Het plangebied van deze structuurvisie behoort tot het droogmakerijenlandschap.

Gelet op de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is het plangebied van het bestemmingsplan aangewezen als bedrijventerrein binnen de Greenport. Bij de herontwikkeling tot bedrijventerrein dienen de kenmerken van het huidige landschap te worden benut. Glastuinbouw dient in glastuinbouwconcentratiegebieden in de omgeving van het plangebied plaats te vinden.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening is het beleid zoals weergegeven in de Structuurvisie in regels vertaald. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting



op bestemmingsplannen. Het gaat daarbij om onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. De voor het plangebied relevante onderwerpen zijn volumineuze detailhandel op bedrijventerreinen, grootschalige (perifere) detailhandel, locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied, landbouw en regionale waterkeringen. Uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening blijkt ten aanzien van deze onderwerpen het volgende:

1. Het is niet toegestaan om volumineuze detailhandel uit te oefenen op een bedrijventerrein. Onder volumineuze detailhandel worden winkelformules verstaan die vanwege de omvang en de aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben, zoals bouwmarkten, tuincentra, wooninrichtingszaken en autobedrijven. Een afhaalpunt ten behoeve van e-commerce en onzelfstandige detailhandel die behoort bij een toegestane bedrijfsuitoefening, daaraan nauw aansluit en zowel bedrijfseconomisch als ruimtelijk een ondergeschikt onderdeel uitmaakt van de bedrijfsuitoefening zijn wel toegestaan op een bedrijventerrein. Ook kan een uitzondering worden gemaakt ten behoeve van de vestiging van volumineuze, brand of explosiegevaarlijke detailhandel die in binnensteden en wijkwinkelcentra uit een oogpunt van hinder, veiligheid of verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn.
2. Grootschalige (perifere) detailhandel dienen in binnensteden en/of wijkwinkelcentra dan wel aansluitend daaraan te worden gerealiseerd. Grootschalige detailhandel is detailhandel groter dan 1.500 m² vloeroppervlak (buiten bestaande winkelcentra) en groter dan 5.000 m² (binnen bestaande winkelcentra);
3. Binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) zijn nieuwe bedrijventerreinen toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met de geldende provinciale planningsopgave. Onder dat laatste wordt de som verstaan van de uitbreidingsvraag en vervangingsvraag aan nieuwe bedrijventerreinen verminderd met de verwachte ruimtewinst. Het plangebied behoort verder tot het BBG.
4. Een nieuw glastuinbouwbedrijf en de uitbreiding van een bestaand glastuinbouwbedrijf zijn uitsluitend toegestaan binnen "glastuinbouwconcentratiegebied". Ook is uitbreiding van – op het moment van in werking treding van de verordening - bestaande glastuinbouwbedrijven tevens mogelijk in het "tuinbouwconcentratiegebied". Het plangebied is niet aangewezen als glastuinbouwconcentratiegebied of tuinbouwconcentratiegebied.
5. Er dient rekening te worden gehouden met regionale waterkeringen als de Legmeerdijk.

Het plangebied van het bestemmingsplan is gelegen in het BBG. Door deze ligging en doordat voldaan wordt aan de geldende provinciale planningsopgave mag het plangebied als bedrijventerrein worden bestemd. Volumineuze detailhandel en grootschalige (perifere) detailhandel zijn in principe niet toegestaan binnen het plangebied. Ook nieuwe glastuinbouw of uitbreiding van bestaande glastuinbouw is niet toegestaan.

Locatiebeleid: Een goede plek voor ieder bedrijf

De provincie heeft op 25 april 2005 de beleidsnota vastgesteld die vorm geeft aan het locatiebeleid voor bedrijven, kantoren en voorzieningen met economische gevolgen. In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is aangekondigd dat er nieuw locatiebeleid zal worden opgesteld. Tot die tijd is het in 2005 vastgestelde locatiebeleid van toepassing.

De kern van het huidige locatiebeleid is samen te vatten als 'het bieden van een geschikte vestigingsplaats voor iedere activiteit met economische gevolgen, te weten bedrijvigheid (in ruime zin) en grootschalige voorzieningen'. In concreto komen de uitgangspunten van het locatiebeleid er op neer dat:



- intensief ruimtegebruik strikt noodzakelijk is. Hierbij gaat verdichting boven uitbreiding en dienen de specifieke werkmilieus zo intensief mogelijk te worden ingericht;
- voor bedrijvigheid die vanwege milieu, veiligheid of andere overlast niet met andere activiteiten kan worden gemengd voldoende ruimte beschikbaar moet blijven of worden ontwikkeld;
- voor specifieke bedrijvigheid eveneens voldoende ruimte beschikbaar dient te blijven. Dat zijn in ieder geval havengebonden terreinen en terreinen voor grootschalig transport en overslag alsmede distributiefuncties;
- arbeids- en publieksintensieve functies zoveel mogelijk moeten worden geconcentreerd rond de openbaar vervoersinfrastructuur;
- grootschalige ontwikkelingen en plannen met een zodanige verkeersaantrekkende werking dat deze mobiliteitseffecten hebben voor de bredere omgeving, goed moeten worden afgestemd op de verkeers- en vervoersinfrastructuur.

In zijn algemeenheid geldt dat de locaties die tot een bepaald werkmilieu behoren dienen te worden ingericht met de daarbij passende activiteiten en dat geen activiteiten mogen worden gevestigd die de ontwikkeling van deze passende activiteiten kunnen belemmeren.

In de beleidsnota zijn provinciale typologieën van vestigingsmilieus benoemd. Deze zijn gebaseerd op de relatie tussen de vestiging van activiteiten (welke functies passen in de diverse vestigingsmilieus?) en de eigenschappen van het vestigingsmilieu (welke mobiliteitseffecten heeft de vestiging en welke invloed heeft dat op de bereikbaarheid?). Het locatiebeleid richt zich op een verantwoorde planning van locaties en vestigingsplaatsen. Voorop staat dat voldoende terreinen aanwezig moeten zijn om de activiteiten met economische gevolgen een vestigingsplaats te bieden. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Selectiviteit: niet alle economische activiteiten passen overal. Voor sommige activiteiten of functies bestaan specifieke vestigingseisen, waaraan de ene locatie beter voldoet dan de andere. Sommige locaties moeten bovendien voorbehouden blijven aan specifieke functies om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting te waarborgen. Ook kan het toestaan van functies op bepaalde locaties tot ongewenste effecten leiden.
- Bundeling: door functies op een verstandige manier te clusteren, afgestemd op de verkeers- en vervoersinfrastructuur, wordt de aanwezige ruimte zorgvuldig en doelmatig benut. Bundeling van samenhangende functies kan winst opleveren, zowel voor de bereikbaarheid, ruimtelijke inrichting als voor het economisch functioneren. Door arbeidsintensieve functies te bundelen ontstaan meer kansen voor het openbaar vervoer en voor vervoermanagement.
- Differentiatie: door in de planning niet alleen in kwantitatieve zin in te zetten op voldoende locaties en vestigingsmogelijkheden maar ook op locaties met verschillende kwaliteiten kan regionaal een aantrekkelijk vestigingsklimaat behouden blijven. Bovenlokale afstemming van vraag en aanbod van terreinen kan hieraan bijdragen. Wil ieder bedrijf een goede plek kunnen vinden, dan is het noodzakelijk dat voor alle in de typologie onderscheiden locatietypen voldoende ruimte wordt aangeboden.

De typologie van vestigingsmilieus onderscheidt stedelijke vestigingsmilieus en specifieke werkmilieus. Binnen de specifieke werkmilieus worden 4 hoofdcategorieën onderscheiden:

- Vrije tijdseconomie, volumineuze detailhandel en industrieel erfgoed (B1);
- Bedrijvenparken en moderne gemengde vestigingsmilieus (B2);
- Zware industrieterreinen en haven- en kadegebonden bedrijven (B3);
- Transport- en distributierreinen en agribusinesssterreinen (B4).



In de beleidsnota is aangegeven dat de omgeving N201 (Aalsmeer/Uithoorn) tot het type transport- en distributierreinen (type B4a) behoort terwijl de veiling en omgeving (Aalsmeer) tot het type agribusinesssterrein (type B4b) behoort. De eigenschappen van deze typen terreinen zijn in principe gelijk. Het verschil is gelegen in het gebruik (al dan niet gebonden aan de landbouw). Dit verschil dient duidelijk te worden gemotiveerd in een gemeentelijk planologisch besluit. Concentratie van deze activiteiten is vanuit de beginselen van een goede ruimtelijke ordening een vereiste.

Voor het vestigingsmilieu transport- en distributierreinen is aangegeven dat het gaat om de vestiging van distributie en groothandel, (inter)nationaal transport en overslag, logistiek gerelateerde productie-activiteiten en mogelijk lichte industrie. Bij het vestigingsmilieu agribusiness-terreinen gaat het om verpakking van landbouwproducten, loonbedrijven/verhuur van landbouwmachines, zaadveredeling, eventuele andere activiteiten ten dienste van de landbouw in de desbetreffende regio (met inbegrip van branchegerichte groothandel) en (inter)nationaal transport ten behoeve van de op de locatie gevestigde bedrijven.

Om het principe “Een goede plek voor ieder bedrijf” vorm te geven dienen de onderscheiden locatietypen te worden gebruikt door de activiteiten die aldaar mogen worden gevestigd. Het kan gebeuren dat er in een gemeentelijk planologisch besluit sprake is van een afwijking ten opzichte van deze vestigingsmogelijkheden. In dat geval moet door middel van een goede onderbouwing de aanvaardbaarheid van een dergelijke afwijking worden aangetoond. Dit ter beoordeling van Gedeputeerde Staten. Afwijkingen zijn echter niet toegestaan als deze betrekking hebben op in de nota expliciet aangegeven vestigingsmilieus die bescherming behoeven. Onder meer het type transport- en distributierreinen (type B4a) is aangemerkt als te beschermen vestigingsmilieu.

Solitaire kantoren en andere activiteiten met een sterk verkeersaantrekkende werking op personenvervoertuigen dienen te worden gevestigd op terreinen die via verschillende soorten vervoer (multimodaal) zijn ontsloten. Dit geldt zowel voor kleinschalige als voor grootschalige activiteiten. Er bestaat echter een tendens dergelijke activiteiten te vestigen buiten de vestigingsmilieus die daarvoor het meest geschikt zijn en in het bijzonder op bedrijventerreinen. Dat is ongewenst vanuit economisch oogpunt. Kantoren en dergelijke zouden in dat geval ruimte in beslag nemen die voor andere functies is gereserveerd. De geconstateerde tekorten aan bedrijventerreinen zouden hierdoor dus nog verder worden vergroot.

Voor de genoemde functies is derhalve in principe geen plaats op bedrijventerreinen. De beschrijving van de vestigingsmilieus is bepalend voor de vestiging van activiteiten op bedrijventerreinen. Dit geldt niet alleen voor de grootschalige kantoren en andere activiteiten maar ook voor kleinschalige ontwikkelingen die publieksaantrekkelijk zijn, met name kantoren met een baliefunctie. Hiervoor is derhalve geen plaats op bedrijventerreinen. Dergelijke activiteiten dienen een geschikte vestigingsplaats elders in het bebouwd gebied krijgen (en dus niet in onder meer vestigingsmilieu B4). Hier dienen ook geen kleinschalige kantoren te worden toegestaan.

Ook vanuit verkeerskundig oogpunt dient vestiging van kantoren en andere in sterke mate verkeersaantrekkende functies te worden voorkomen op locaties die niet multimodaal zijn ontsloten.

Vanwege deze redenen moeten bestemmingsplannen en andere gemeentelijke planologische besluiten voor onder meer vestigingsmilieu B4 de vestiging van arbeids- en bezoekersintensieve activiteiten in principe onmogelijk maken. In een beperkt aantal gevallen is het echter wel mogelijk kantoren te vestigen in B4. Deze uitzonderingsgevallen zijn:



- de vestiging van kantoren, die onderdeel zijn van de in deze vestigingsmilieus gevestigde c.q. passende bedrijven, is mogelijk. Dit tot een maximum van 2.000 m² B.V.O. en een maximum van 50 % van de totale vloeroppervlakte per bedrijf. Dergelijke kantoren mogen geen baliefunctie hebben.
- In zeer uitzonderlijke gevallen zijn grotere kantoren hier alleen toegestaan indien deze voor het functioneren van het bedrijventerrein als geheel onontbeerlijk zijn. Zulks tot een maximum van 10% van de vloeroppervlakte van het desbetreffende terrein. Dit zullen vrijwel altijd solitaire kantoren zijn. Dergelijke kantoren mogen geen baliefunctie hebben.

In het locatiebeleid worden geen parkeernormen meer voorgeschreven. Uit gemeentelijke planologische besluiten moet blijken te worden wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid en hoe en waar parkeren plaats kan vinden. Parkeren is daarmee maatwerk per locatie en situatie. Uitgangspunt is dat parkeeroverlast niet mag worden afgewenteld op de omgeving. Alleen de aanwezigheid van een adequate ontsluiting door het openbaar vervoer rechtvaardigt parkeerregulering (andersom kunnen bepaalde bezoekersintensieve activiteiten alleen worden gevestigd op goed door het openbaar vervoer ontsloten locaties).

Het plangebied van dit bestemmingsplan is aangewezen als vestigingsmilieu transport- en distributierreinen en agribusinesssterreinen. Dit betekent dat de volgende bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan:

- distributie en groothandel;
- (inter)nationaal transport en overslag;
- logistiek gerelateerde productie-activiteiten (mogelijk lichte industrie);
- verpakking landbouwproducten;
- loonbedrijven/verhuur van landbouwmachines;
- zaadveredeling en eventuele andere activiteiten ten dienste van de landbouw in de desbetreffende regio (met inbegrip van branchegerichte groothandel);
- (inter)nationaal transport ten behoeve van de op de locatie gevestigde bedrijven.

Solitaire kantoren en publieksaantrekkende functies zijn op een enkele uitzondering na niet toegestaan. Alleen kantoren die onderdeel zijn van toegestane bedrijven (met een maximum van 50% van het totale bvo tot een maximum van 2.000 m² bvo) mogen worden gerealiseerd of kantoren die nodig zijn voor het functioneren van het bedrijventerrein (met een maximum van 10%).

Conform de regionale afspraken zal het MLT2025 als bouwsteen van het nieuwe locatiebeleid worden gebruikt (zie ook paragraaf 2.4). Dit leidt deels tot een andere invulling van het gebied dan voortkomt uit het huidige, hiervoor beschreven locatiebeleid.

2.4 Regionaal beleid (Greenport Aalsmeer)

Voor Greenport Aalsmeer is in samenwerking tussen de provincie, stadsregio Amsterdam, de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn, de Kamer van Koophandel Amsterdam, FloraHolland vestiging Aalsmeer, LTO Noord Glaskracht en Green Park Aalsmeer Gebiedsontwikkeling BV een ruimtelijk-economische visie voor de middellangetermijn (2025) opgesteld. Deze visie is een bouwsteen geweest voor de structuurvisie van de provincie (zie paragraaf 2.3). Daarnaast vormt de MLT2025 een onderlegger voor (inter)gemeentelijke samenwerkingsverbanden, gericht op een integrale aanpak en hoogwaardige gebiedsontwikkeling. Doel is niet alleen duidelijkheid en samenhang te brengen in autonome ontwikkelingen in de regio en om een beeld van de financiën te krijgen, maar ook om een eensluidende visie van de sector neer te leggen. Een visie die als input kan dienen voor ontwikkelingen die in een bredere context gaande zijn. De



MLT2025 is in oktober 2008 vastgesteld door onder meer Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Holland en de gemeenteraad van Aalsmeer.

Het visiedocument gaat in op onder meer de uitbreiding van het gebied en de bereikbaarheid van de Greenport. Bij deze en andere punten staat duurzaamheid voorop.

Het bestaande landschap en de bestaande cultuurhistorische waarden vormen de kaders voor de verdere ontwikkeling van de Greenport. De beschikbare ruimte wordt zo efficiënt mogelijk gebruikt. Naast de behoefte vanuit de Greenport, zijn ook de woningbouwopgaven alsmede de natuur- en recreatieplannen van Amstelgroen geïntegreerd in de visie.



Afbeelding: uitsnede overzichtskaart

Voor de kern en de eerste schil van de Greenport is 115 hectare grond in de nabijheid van het bestaande veilingcomplex nodig (waarvan 90 hectare voor de kern en 25 hectare voor de 'eerste schil'). Om dit te bereiken zijn ten noorden en zuiden van de nieuwe N201 diverse bedrijfsterreinen met hoofdzakelijk veilinggerelateerde bedrijvigheid geprojecteerd. Deze bedrijfsterreinen hebben een oppervlak van circa 125 hectare, wat inhoudt dat er een overmaat van circa 10 hectare is. Voor deze discrepantie tussen vraag en aanbod zal een goede intergemeentelijke afstemming moeten plaatsvinden.

Zoals door adviesbureau Decisio is onderzocht en zoals tevens verwoord op de website <http://www.flowermainportaalsmeer.nl/> bestaat de kern van de Greenport uit de Bloemenveiling Aalsmeer én groothandelsbedrijven die rechtstreeks op de veiling zijn aangesloten (dus door middel van een Droge Transport Verbinding). De eerste schil bestaat uit overige groothandelsbedrijven, toeleveranciers en dienstverleners. Deze spelen een onmiskenbare rol in de Flower Mainport Aalsmeer. Cash & carry's leveren alles wat een bloemenwinkel kan gebruiken. Specialisten maken gemengde boeketten en plantenschalen. Serviceverleners voor kantoorbeplantingen en ververijen van bloemen leveren toegevoegde waarde. Er zijn leveranciers van hulpstukken voor alle partijen in het netwerk. Importeurs verwerken groene bladproducten en snijbloemen, die per zeecontainer en per luchtvracht worden aangevoerd. Bedrijventerreinen worden gebruikt door dienstverleners voor de bloemen- en plantenbranche zoals verpakkingsbedrijven, garages, verhuur van logistieke bedrijfsmiddelen, drukkerijen, specialisten op het gebied van automatisering, communicatie en mechanisering, accountants en brancheorganisaties. Met gespecialiseerde expediteurs en logistieke dienstverleners, banken en financiële diensten, beroepsvervoerders, uitzendbureaus, adviesbureaus en inspectiediensten bundelen zij het breed geschakeerde servicenetwerk in Flower Mainport Aalsmeer.



Green Park Aalsmeer heeft een totaaloppervlak van 63 hectare uitgeefbare grond. Daarvan dient 25 hectare te worden gereserveerd voor de eerste schil. Het onderhavige bestemmingsplan voor de deelgebieden 9 en 10 heeft betrekking op een deel van Green Park Aalsmeer (circa 23 hectare). Een deel van de eerste schil zal in de deelgebieden 9 en 10 worden gerealiseerd terwijl het overige deel in de andere deelgebieden zal worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat (minimaal) 60% van de uitgeefbare grond van de deelgebieden 9 en 10 (circa 14 hectare) als sierteeltgerelateerde bedrijvigheid conform de eerste schil wordt gerealiseerd (zie ook paragraaf 5.2).

In de visie is de bereikbaarheid van het gebied als een absolute noodzaak voor het voortbestaan van de Greenport aangemerkt. Geconstateerd wordt dat de huidige weginfrastructuur tekort schiet. Ook de omlegging van de N201 met de verbetering van de Fokkerweg zullen naar verwachting slechts tot 2017/2020 het toenemende wegverkeer rond de Greenport kunnen verwerken. In de visie zijn enkele suggesties voor de bereikbaarheid van de Greenport gegeven:

- een noodzakelijke verbetering van de weginfrastructuur;
- zoveel mogelijk vervoersstromen van de weg afhalen;
- zoeken naar alternatieven voor het aan- en afvoeren van versproducten;
- ontwikkeling van een sterke OV-structuur;
- waterterminals;
- Hogesnelheids Transport (HST cargo);
- perishable centre;
- de ontwikkeling van een ongestoord logistieke verbinding (vrije vrachtbanen) langs het glastuinbouwgebied van Amsterdam Connecting Trade (ACT) naar Schiphol.

De verbetering van de bereikbaarheid van de Greenport zal de komende tijd concreet worden uitgewerkt.

2.5 Beleid hoogheemraadschap

Waterbeheersplan 2010-2015

In het waterbeheersplan worden de thema's veiligheid, voldoende water en gezond water behandeld.

- Veiligheid

Eén van de kerntaken van Rijnland is inwoners en voorzieningen in het beheergebied te beschermen tegen overstromingen. Cruciaal daarvoor is dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn, én blijven. Rijnland heeft in totaal 83 kilometer primaire waterkeringen (zeewering, Goejanverwelledijk, Spaarndammerdijk) en 1.277 kilometer regionale waterkeringen (boezemkaden en polderkaden). De Hoge Dijk, de Legmeerdijk en de Stommeerkade zijn regionale keringen. In de planperiode krijgen de regionale keringen extra prioriteit wat er toe zal leiden dat een deel van de regionale waterkeringen verbetering behoeft. Het streven is er op gericht dat in 2020 alle regionale keringen voldoen aan de norm. De Legmeerpolder is aangemerkt als een aandachtsgebied. De regionale waterkeringen in de Legmeerpolder krijgen als eerst aandacht.

- Voldoende water

Bij de zorg voor voldoende water – niet te veel en niet te weinig, afhankelijk van de gebruiksfunctie van een gebied – gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Bij dit alles speelt Rijnland zonder meer



een hoofdrol. Een belangrijke opgave in de planperiode (2010-2015) is het baggeren. De inzet is dat uiterlijk in 2020 alle wateren in het beheergebied de vereiste diepte hebben. Dit is enerzijds van belang om de wateraanvoer en de waterafvoer naar de gemalen veilig te stellen en anderzijds om een gezond en schoon watersysteem te krijgen en te behouden. Daartoe pakt Rijnland de grotere wateren aan, maar in overleg met de betreffende eigenaren komen ook de kleinere wateren aan de beurt. De kern van de zaak is dat alle wateren in het Rijnlandse beheergebied per 2020 de afmetingen hebben zoals deze in de 'Legger' zijn vastgesteld.

Het watersysteem binnen het beheergebied van Rijnland bestaat uit het boezemsysteem en het poldersysteem. Het boezemsysteem is een centraal systeem van watergangen dat met behulp van vier boezemgemalen afwatert naar de Noordzee. Vanuit het poldersysteem wordt water opgepompt naar de boezem, waarna het water naar zee wordt afgevoerd. Beide systemen worden mede in stand gehouden door waterkeringen. De Molenvliet en het water ten noorden van de Hoge Dijk behoren tot het boezemwater. Het plangebied van deze structuurvisie is gelegen in een polder. Rijnland bepaalt voor alle watergangen de vereiste natte doorstroomprofielen die noodzakelijk zijn voor een goede aan- en afvoer en legt deze vast in de integrale legger. Voor het merendeel van de hoofdwatergangen zijn reeds leggers beschikbaar.

- Gezond water

Als waterkwaliteitsbeheerder is Rijnland ervoor verantwoordelijk dat het watersysteem zowel chemisch als ecologisch in een goede toestand verkeert: helder water (minder blauwalgen bijvoorbeeld), ecologisch beheer, natuurvriendelijke oevers, een gezonde visstand, enzovoort. In de planperiode (2010-2015) maakt Rijnland een forse extra stap in deze richting.

Het eerste kernpunt is te voorkomen dat er te veel voedingsstoffen in het watersysteem terechtkomen. Dat zal worden bewerkstelligd door de lozingen van voedingsstoffen door Rijnlands eigen AWZI's (afvalwaterzuiveringsinstallaties) tot een minimum te beperken. Mede in dit verband gaat Rijnland zich in de tijdspanne tot aan 2015 ook sterk maken voor integraal beheer van de afvalwaterketen.

Het tweede kernpunt is dat Rijnland de inrichting van het watersysteem nog beter gaat toesnijden op ecologische uitgangspunten en randvoorwaarden. Eén van de middelen die Rijnland daarbij ter beschikking staat, is het aanleggen van natuurvriendelijke oevers uit het KRW programma.

2.6 Gemeentelijk beleid

Voor het gebied "Green Park Aalsmeer" is een zestal beleidsstukken van belang: de Aalsmeerse Gebiedsvisie 2020 (2009), het Aalsmeer Verkeers- en Vervoersplan (2010), het Masterplan Green Park Aalsmeer (2006), het Beeldkwaliteitsplan (2007), de Structuurvisie Green Park Aalsmeer (2011) en de richtlijn parkeren. De Aalsmeer Gebiedsvisie en het Aalsmeer Verkeers- en Vervoersplan zijn overall-beleidsstukken die betrekking hebben op het gehele grondgebied van de gemeente. Bij het Masterplan, het Beeldkwaliteitsplan en de Structuurvisie Green Park Aalsmeer is ingezoomd op het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer.

Gebiedsvisie Aalsmeer 2020: "Aalsmeer aandacht voor kwaliteit"

De gemeente Aalsmeer heeft voor haar grondgebied op 26 november 2009 de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020, met de titel "Aalsmeer aandacht voor kwaliteit", vastgesteld. De gebiedsvisie heeft de status van een structuurvisie in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).



- Kenmerken

In de Gebiedsvisie is als eerste, aan de hand van verschillende thema's, gekeken naar de kenmerken van de gemeente. Op basis van deze kenmerken is vervolgens een afweging van de keuzes en de daarbij horende toekomstvisie per thema verwoord. De volgende, relevante kenmerken zijn genoemd in de Gebiedsvisie:

- In het ruimtelijk ontwikkelingsbeeld van de Aalsmeerse bedrijvigheid is onderscheid te maken in een aantal concentratiegebieden, waaronder Green Park Aalsmeer. De internationaal georiënteerde bedrijvigheid bevindt zich vooral op het Flora Holland terrein en op Green Park Aalsmeer. Flora Holland en Green Park Aalsmeer vormen de economische motor van Aalsmeer en dragen voor een belangrijk deel bij aan de werkgelegenheid van Aalsmeer en de regio.
- De economie in Aalsmeer staat of valt met de sierteeltsector, zowel wat betreft werkgelegenheid als bedrijvigheid. Daarbij is niet alleen sprake van een lokale opgave, maar ook van een regionale en/of (inter)nationale opgave. Deze opgave wordt grotendeels opgepakt met de invulling van de Greenport-gedachte en de ontwikkeling van Green Park Aalsmeer. Gezien de schaarse ruimte is het de opgave om de beschikbare ruimte ten goede te laten komen aan het juiste bedrijf.
- Ten aanzien van bereikbaarheid en infrastructuur is als algemeen probleem voor de hele regio is genoemd dat de capaciteit van het wegennetwerk niet is ingesteld op de groei van de mobiliteit als gevolg van onder meer extra bedrijvigheid en woningbouw.
- Met name de sierteeltsector in Aalsmeer is sterk logistiek georiënteerd, waardoor de infrastructuur relatief zwaar wordt belast met vrachtverkeer. Deze zware belasting veroorzaakt leefbaarheidvraagstukken (geluid, luchtkwaliteit) voor de aangrenzende woongebieden. Deze problemen worden verder verzwaaard door het luchtverkeer boven Aalsmeer.

- Visie

De algemene (toekomst)visie is dat Aalsmeer kiest voor een duurzame en kwalitatief sterke ontwikkeling van economie, wonen en recreatie, met als voorwaarde het behoud van de leefbaarheid, het dorpse karakter, de bereikbaarheid en het op peil brengen en houden van voorzieningen. Dit is vertaald in een kaart bij de Gebiedsvisie.



Afbeelding: uitsnede kaart Gebiedsvisie 2020



Op de kaart is nagenoeg het gehele plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als “greenpark”. De woonkavels langs de Hornweg en de Machineweg zijn aangewezen als “linten”.

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

Aalsmeer heeft vanouds een centrale positie in de productie en de handel van bloemen. Met de ontwikkeling van Greenport Aalsmeer en Green Park Aalsmeer wordt deze positie verder uitgebouwd en richten de opgaven zich op de uitwerking: ontplooiingskansen, bereikbaarheid, duurzaamheid, educatie en imagoverbetering. Er liggen inmiddels in regionaal verband harde afspraken en plannen waarmee de toekomst van de sector afdoende gewaarborgd is. In het MLT2025 is het ruimtelijk programma weergegeven, waarbij de opgave van 90 + 25 hectare (bruto) voor de ‘kern’ en de zogenaamde ‘eerste schil’ in de nabijheid van het bestaande veilingcomplex wordt geconcretiseerd. Deze ontwikkeling leidt samen met de andere gerealiseerde en geplande grootschalige nieuwbouwlocaties (zowel bedrijventerrein als woningbouw) tot het standpunt dat inmiddels voldoende ruimte van het gemeentelijk grondgebied is benut en gereserveerd voor dergelijke complexmatige ontwikkelingen. De gemeente wil daarom het accent verleggen naar andere onderdelen van de lokale economie. Vooral versterking van de toeristische sector en de detailhandel kunnen leiden tot een kwaliteitsverbetering van de economische structuur. De gemeente wil de nadruk leggen op beheerste en duurzame ontwikkelingen van de plaatselijke bedrijvigheid, die aansluiten bij de eigen plaatselijke behoefte. De economische ontwikkeling wordt daarmee meer in kwaliteitsverbetering dan in toename van volume gezocht. Het lokale deel van Green Park Aalsmeer kan in aanmerking komen als alternatieve locatie voor ‘klem zittende’ bedrijven elders in de gemeente.

Het evenwicht tussen de groei van de woningbouw en bedrijvigheid en de capaciteit van het wegennetwerk ontbreekt. Aalsmeer ziet het als een noodzaak om het evenwicht te herstellen en de wegenstructuur van Aalsmeer te optimaliseren. Concreet betekent dit dat de capaciteit op de regionale hoofdstructuur toereikend moet zijn, zodat de wegen het doorgaande verkeer snel kunnen verwerken. Ook zijn ingrepen in het lokale wegennet noodzakelijk, om de bereikbaarheid van wijken én de verkeersveiligheid te kunnen verbeteren. Aandachtspunten daarbij zijn de (toenemende) verkeersdruk op de bestaande wegen (linten/N231), de afwikkeling van het verkeer (routing), en de parkeercapaciteit bij winkelcentra en in woongebieden. Daarnaast is punt van aandacht de problematiek van het mogelijk vastlopen van de nieuwe N201 in 2020.

- Uitwerking visie in ontwikkelingsgebieden

In de Gebiedsvisie zijn gebieden aangewezen waar een groot deel van de visie ruimtelijk gestalte kan krijgen (ontwikkelingsgebieden genoemd). Eén van de ontwikkelingsgebieden is “Bedrijventerreinen-Green Park Aalsmeer”.

De ruimtelijke opgave voor Greenport wordt deels ingevuld met de realisering van Green Park Aalsmeer. Dit bedrijventerrein van in totaal 63 hectare uitgeefbaar terrein verrijst op de plek van een verouderd kassengebied. Het terrein is bedoeld voor specialistische handel



(verkoop aan bloemisten), bloemverwerkende industrie, Bloomin' Holland (evenementen, handels- en kenniscentrum) en lokale, niet sierteelt verwante bedrijvigheid. Belangrijk is dat de beschikbare ruimte ook daadwerkelijk wordt uitgegeven aan de beoogde bedrijfsgroepen (sierteeltverwante bedrijvigheid en lokale bedrijvigheid). Een goede, juridische verankering van dit profiel wordt noodzakelijk geacht.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Gebiedsvisie aangezien voor de deelgebieden 9 en 10 met name is uitgegaan van sierteeltgerelateerde bedrijven. Op die manier is verzekerd dat de beoogde bedrijfsgroepen daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Aalsmeer Verkeer- en Vervoersplan (AVVP)

Aalsmeer zet voor de komende jaren sterk in op uitbreiding van de woningvoorraad en uitbreiding van het werkareaal. Ook vanuit de buurgemeenten worden vergelijkbare initiatieven ontplooid (werkstad A4, bedrijventerreinen Uithoorn en Amstelveen). De omlegging van de N201 en realisatie van een busbaan over het oude tracé van de N201 hebben ruimtelijke consequenties in Aalsmeer. Gevoegd bij de bestaande knelpunten in de verkeersnetwerken levert dit een aantal concrete opgaven op, die bepalend zijn voor het functioneren van het (toekomstige) verkeer- en vervoerssysteem in Aalsmeer. Deze opgaven zijn te herleiden aan de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Eind 2009 is daarom het Aalsmeers Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld. Dit plan legt de uitgangspunten en randvoorwaarden zoals gesteld in de "kadernota verkeer en vervoer" (25 januari 2007) vast en heeft als doel om een evenwichtig infrastructureel netwerk in Aalsmeer te verkrijgen, waardoor functies in Aalsmeer middels verschillende modaliteiten goed bereikbaar zijn, de inrichting van het netwerk veilig is en dat overlast veroorzaakt door verkeer in Aalsmeer leefbaar is en blijft.

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

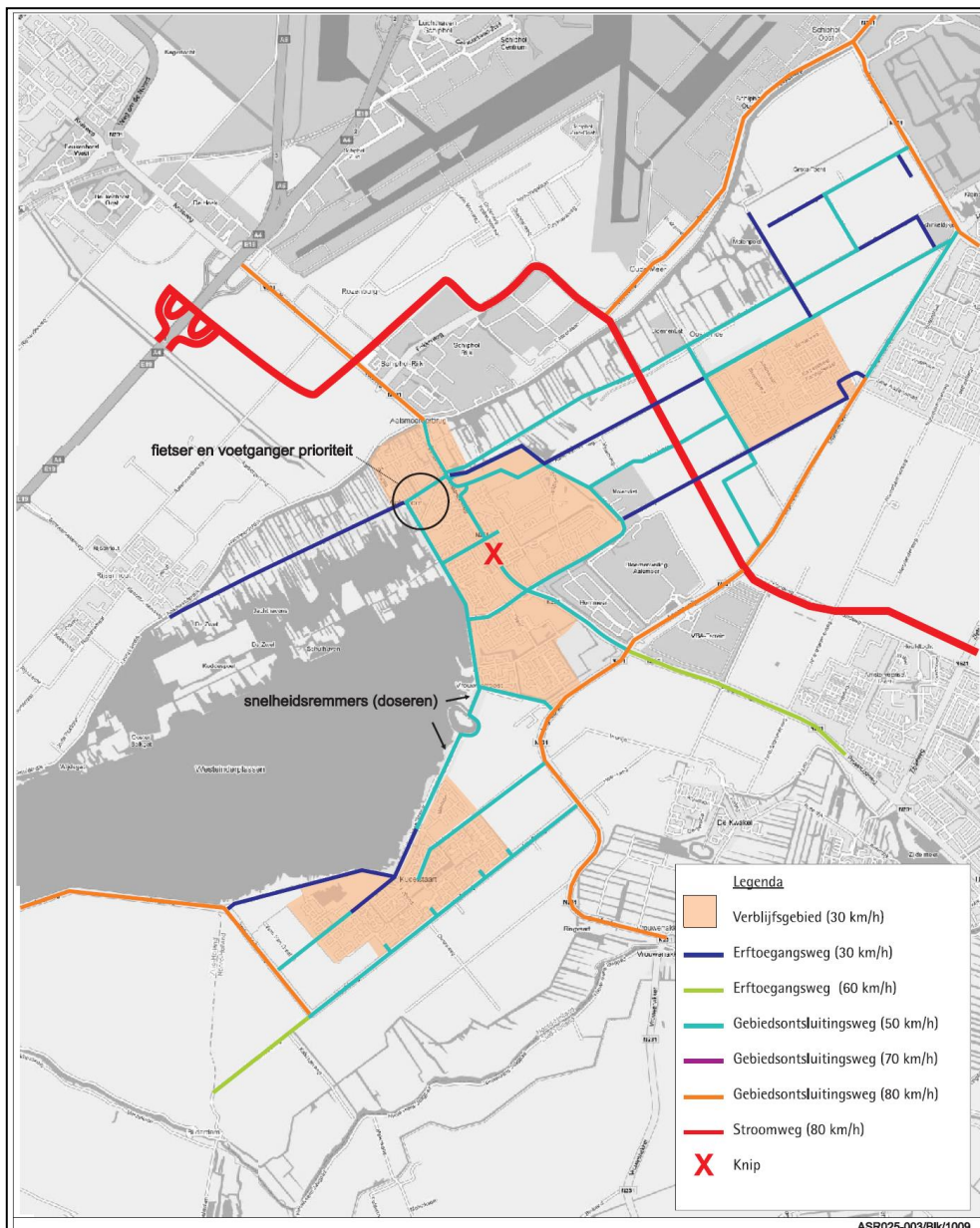
In het Aalsmeers Verkeer- en Vervoersplan zijn drie doelstellingen vastgelegd:

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

- Autoverkeer

De kern Aalsmeer is via drie 'invalswegen' bereikbaar. Van daaruit komt men op de lokale hoofdstructuur van waaruit het verkeer wordt verdeeld over de kern. Op het lokale wegnnet wordt het verkeer naar de meest geschikte routes geleid door aanpassing van de vormgeving van wegen (waardoor snelheid en capaciteit worden vergroot of juist verkleind). Naast de aanleg van de omgelegde N201, de Noordvork en de directe ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden, wordt niet voorzien in nieuwe, grote infrastructurele projecten (alleen beperkte toevoegingen en voorzieningen zoals kruispuntoplossingen).

In het AVVP is een wegencategorisering voor autoverkeer opgenomen.



Afbeelding: wegencategorisering gemeente Aalsmeer

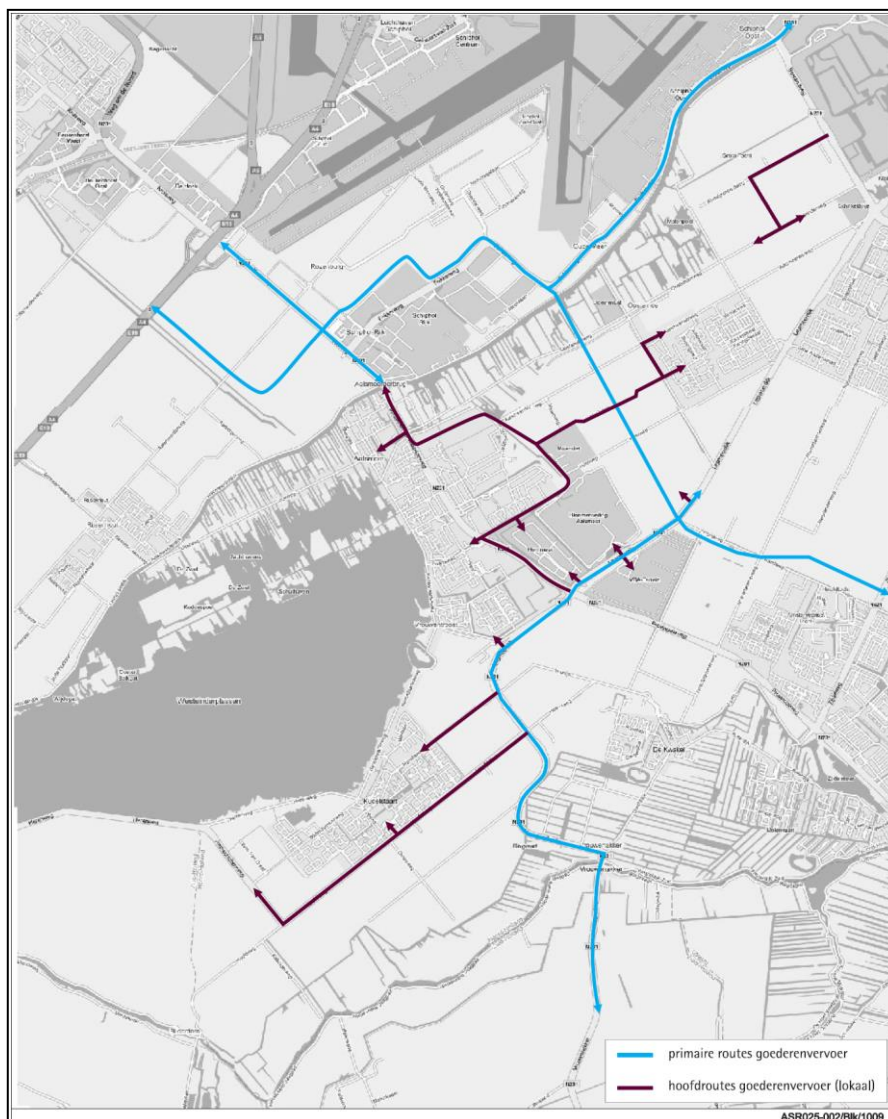
De N201 is aangewezen als stroomweg (80 km/u) terwijl de Middenweg, de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg en de Machineweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u). De Hornweg en de Aalsmeerderweg zijn aangewezen als erftoegangsweg (30 km/u).

- Goederenvervoer

In het AVVP is ook gekeken naar routes voor goederenvervoer. Grote vrachtwagens kunnen namelijk overlast veroorzaken in de woon- en verblijfsgebieden maar goederenvervoer is en blijft noodzakelijk, bijvoorbeeld ten behoeve van bloemenveiling Flora Holland of voor de bevoorrading van winkels en industrie. Uitgangspunt is dat de werkgebieden en bedrijventerreinen goed toegankelijk moeten zijn voor vrachtverkeer zonder dat er sprake is van overlast in woon- en verblijfsgebieden. De wegen voor goederenvervoer moeten



voldoende breed zijn en er geldt in principe een maximum snelheid van 50 km/uur. Voor fietsers worden op de hoofdroutes fietsvoorzieningen (bij voorkeur fietspaden) aangelegd.

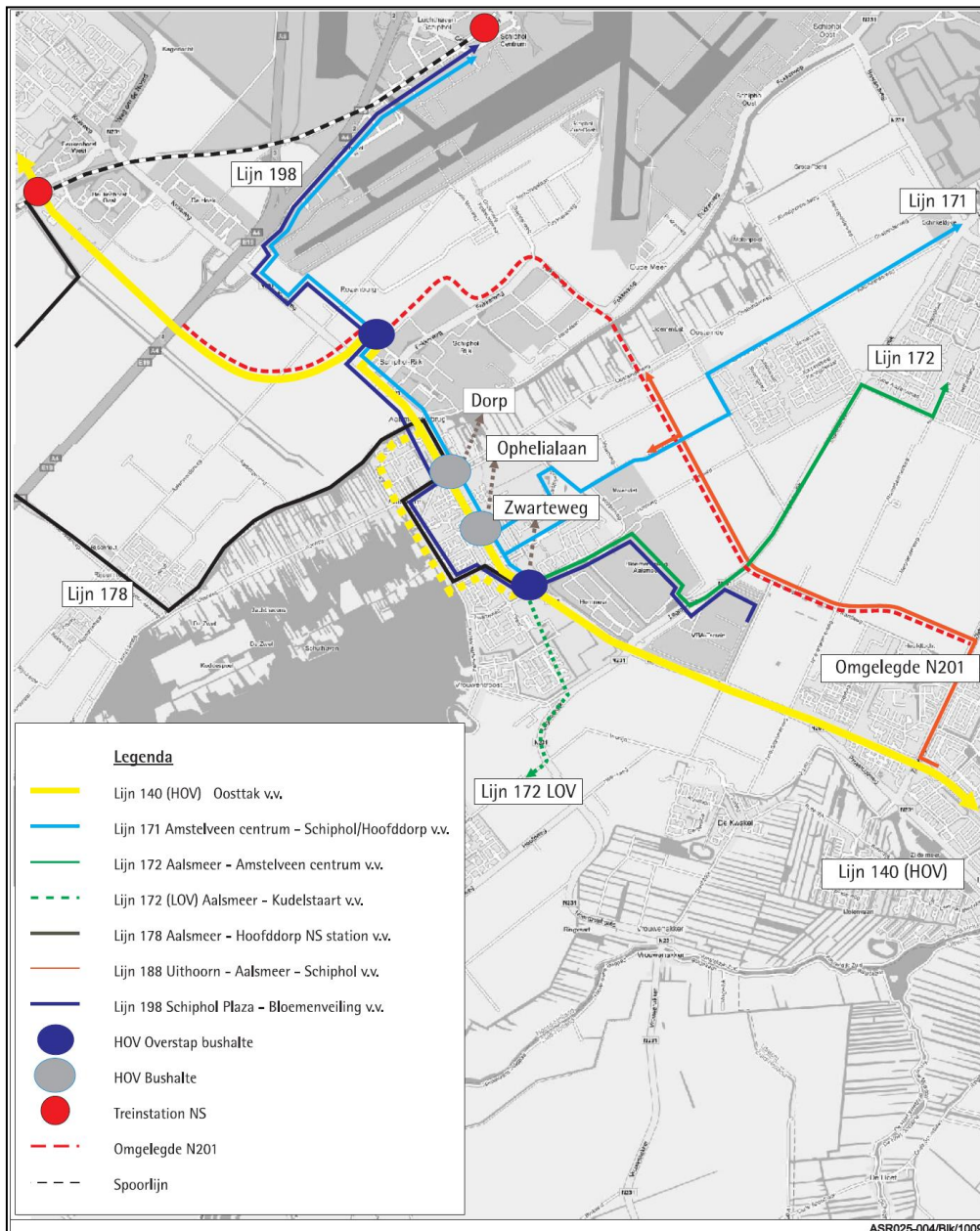


Afbeelding: wensbeeld goederenvervoer

De N201 is aangewezen als primaire route voor goederenvervoer terwijl de Middenweg, de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg en een deel van de Machineweg (tussen de Aalsmeerderweg en de Middenweg) zijn aangewezen als hoofdontsluiting goederenvervoer (lokaal). Het netwerk goederenvervoer sluit aan op het Regionale Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer.

- Openbaar vervoer

In het AVVP is ook een wensbeeld opgenomen voor het openbaar vervoernet in Aalsmeer en omgeving.



Afbeelding: openbaar vervoernetwerk Aalsmeer

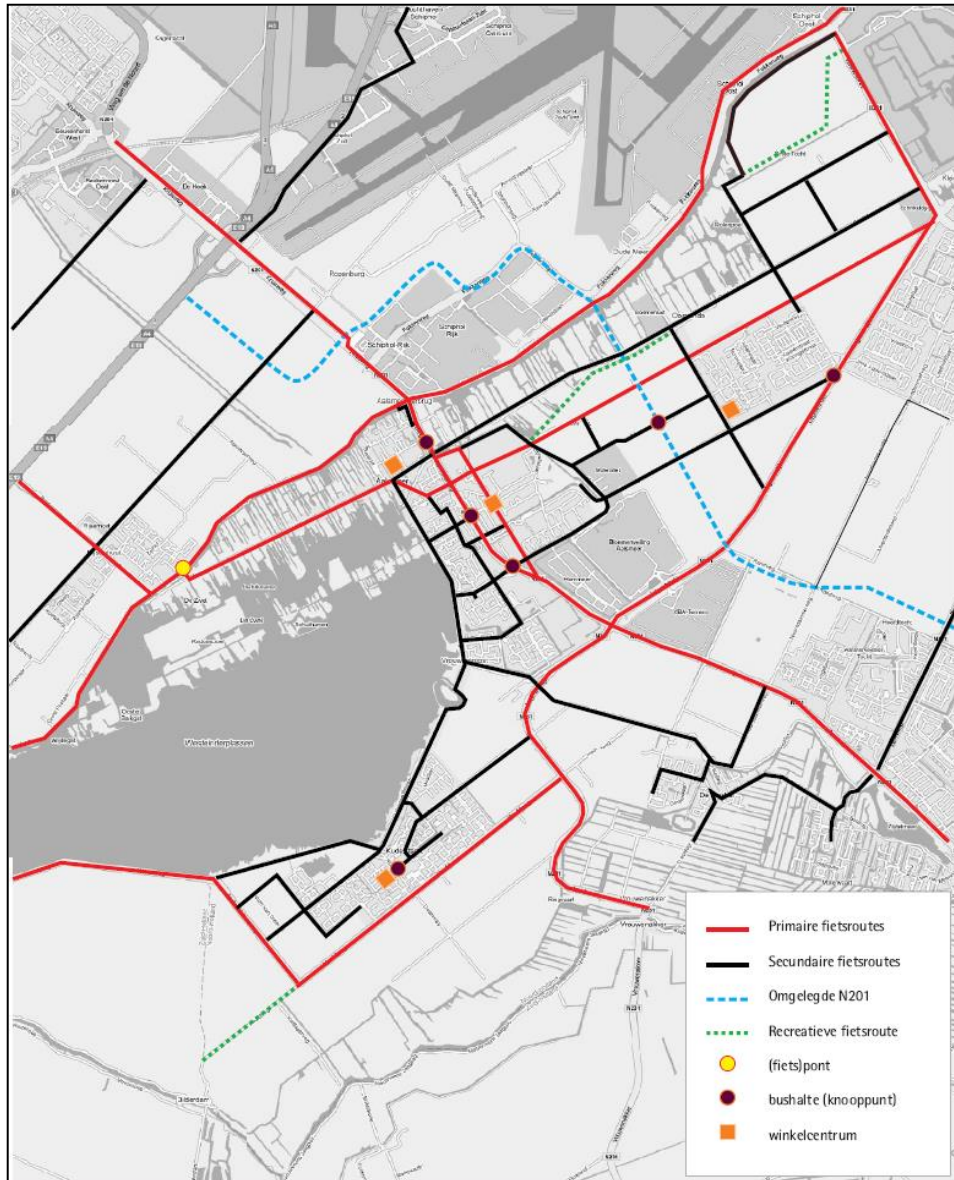
De Middenweg, de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg en een deel van de Machineweg (tussen Aalsmeerderweg en Middenweg) zijn aangewezen als route voor busvervoer.

- Fietsvervoer

Op korte afstanden (< 7,5 kilometer) moet de fiets een serieus alternatief vormen voor de interne autoverplaatsingen. Aalsmeer moet daarom een herkenbare fietsinfrastructuur krijgen, waarbij – naast veiligheid - comfort en snelheid uitgangspunten zijn. Dit betekent naast directe en veilige routes ook goede en voldoende stallingvoorzieningen bij de belangrijkste (publiekstrekkende) bestemmingen. Het gaat dan om zowel onbewaakte als (gratis) bewaakte stallingen.



Aalsmeer heeft reeds een fietsnetwerk waarbij langs ontsluitingswegen fietspaden of fietsstroken zijn aangelegd. Verder is er een belangrijk doorgaand fietspad, het Spoorlijnpad, dat een onderdeel vormt van het regionale fietsnetwerk. Daarnaast zijn voor fietsers nog exclusieve routes en doorsteekjes nodig om tot een compleet en samenhangend netwerk te komen.



Afbeelding:
wensbeeld
fietsstructuur

De Aalsmeerderweg is een primaire fietsroute. De Middenweg, een doorsteek tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg, de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg, de Machineweg en de Hornweg zijn alle aangewezen als secundaire fietsroute.

De in het AVVP voorgestelde aanpassingen zijn, voor zover gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan, mogelijk in dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan het AVVP.



Green Park Aalsmeer (GPA)

De gemeenteraad van Aalsmeer heeft op 14 februari 2006 het Masterplan Green Park Aalsmeer (Masterplan GPA) vastgesteld. Het Masterplan heeft betrekking op het gebied ten noordoosten/oosten van de kern Aalsmeer. De gemeente heeft in verband met Wet ruimtelijke ordening op 3 november 2011 een structuurvisie voor Green Park Aalsmeer vastgesteld (zie verderop).



Afbeelding: indicatieve, globale begrenzing Green Park Aalsmeer (bron: <http://maps.google.com>)

Een belangrijk doel van Masterplan GPA is om het sterk verouderde glastuinbouwgebied rond Aalsmeer om te vormen tot een modern bedrijvenpark dat is toegesneden op de toekomst van de voor deze regio belangrijke sector bloemen en planten. De omlegging van de N201 biedt kansen voor het ontwikkelen van Green Park Aalsmeer. Green Park Aalsmeer vormt samen met de bloemenvelling en de omliggende glastuinbouwgebieden (zoals Kudelstaart) Greenport Aalsmeer (zie ook paragraaf 3.2, Nota Ruimte).

Green Park Aalsmeer is hoofdzakelijk bedoeld voor bedrijven die sterk gericht zijn op de veiling en bovendien willen investeren in kennis en logistiek, zoals bloemverwerkende bedrijven, specialistische handel en innovatieve dienstverleners. Daarnaast is er in Green Park Aalsmeer ruimte voor een business knowledge center, toeristische attracties en voor enkele lokale bedrijven.



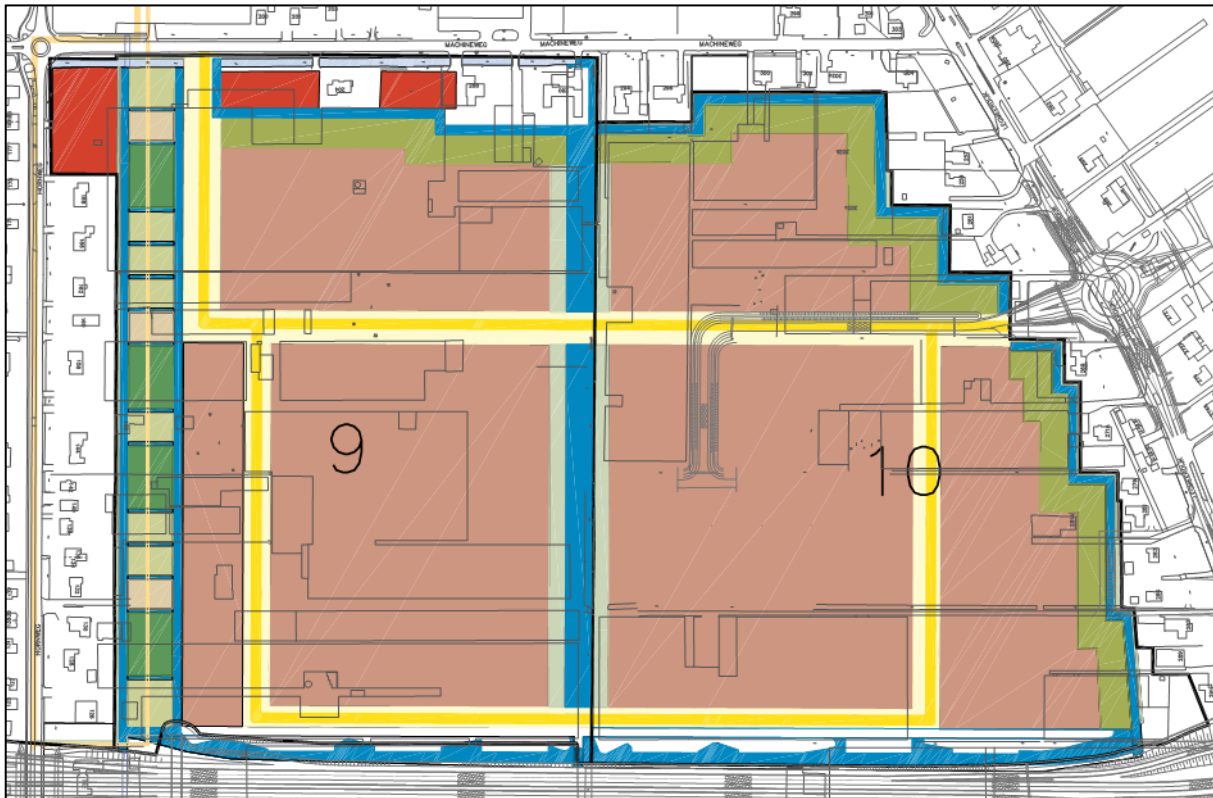
Afbeelding: plankaart Masterplan GPA, rechtsonder is een deel van het huidige terrein van FloraHolland te zien

Het Masterplan GPA heeft niet alleen tot doel om de economie te stimuleren maar ook om de omliggende dorpskernen beter met elkaar te verbinden en aan te sluiten op het landschap van de Amstel-regio en de Haarlemmermeer.

Het ruimtelijk concept van het Masterplan GPA bestaat uit een hoofdstructuur (het casco c.q. raamwerk) en een invulling van de ruimte in het casco (de kamers).

- Casco

Het casco garandeert een goede ontsluiting van het gebied en biedt ruimte voor water, natuur en recreatie en buffers tussen bestaande woningen en nieuwe bedrijfsruimte. Het casco bestaat uit de nieuwe N201-zone, enkele lintwegen tussen Aalsmeer en Oosteinde en de groenverbinding tussen de Oostenderpoelpolder en het groengebied in Amstelveen.



Afbeelding: uitsnede plankaart Masterplan GPA ter plaatse van deelgebieden 9 en 10

Ten aanzien van het casco is het volgende relevant voor het plangebied:

- Doel van het Masterplan is om neerslagwater zo veel en zo lang mogelijk in het gebied zelf vast te houden. Uitgaande van de huidige normen moet minstens 11 procent van het gebied bestaan uit open water. Dit percentage oppervlaktewater wordt in elk geval gerealiseerd in het centrale park, het bedrijvenbos, de hoofdtochten (zoals de Middentocht) en langs de nieuwe N201.
- De waterlopen in de groene buffers achter de linten verzamelen het water en voeren het af naar de Machinetocht (welke onderdeel is van het hoofdwatersysteem), via de waterlopen langs en onderdoorgangen onder de nieuwe N201.
- De Middentocht en de Horntocht worden aanzienlijk verbreed.
- In het oostelijk deel van het bedrijventerrein wordt een ontsluitingsweg aangelegd. Deze weg takt aan op de geplande rotonde van de Legmeerdijk en op de Machineweg. Door de realisatie van deze weg tussen de Machineweg en de Legmeerdijk, Japanlaan genaamd, krijgt de Machineweg vanaf de aantakking op de Japanlaan tot aan de Legmeerdijk een lichtere verkeersbelasting.
- De bestaande lintwegen als de Hornweg zullen niet fungeren als ontsluiting van de nieuwe bedrijven.
- Achter de bestaande linten Aalsmeerderweg, Hornweg en Legmeerdijk, welke grenzen aan het toekomstige bedrijventerrein, komt een bufferzone. Op die manier worden de woningen beschermd tegen hinder van het bedrijvenpark.

Naast een goede ontsluiting van het gebied is het ook de bedoeling aan te sluiten bij de historische en landschappelijke kenmerken van het bestaande gebied.



- Kamers

De kamers zijn de gebieden waar bedrijven een plek krijgen. Elke kamer heeft een ander karakter. Uitgangspunt is dat de ruimte in Green Park Aalsmeer intensief wordt gebruikt. Dat heeft als voornaamste consequentie dat op de kavels gestapeld wordt gebouwd. Voor de deelgebieden 9 en 10 is een floor-space index van minimaal 1,0 het streven. De floor-space index geeft de verhouding weer tussen het gerealiseerde vloeroppervlak en het grondoppervlak in datzelfde gebied. Ook kan er creatief worden omgegaan met parkeren door bijvoorbeeld dubbelgebruik en/of gebouwde oplossingen.

Voor bedrijven geldt dat rekening dient te worden gehouden met milieuzoneringen. De afstand tussen woningen en bedrijven is daarbij maatgevend voor de categorie die ter plaatse is toegestaan. Voor stroken grenzend aan de bufferzones en gelegen binnen 50 meter van de woonpercelen in de lintbebouwing zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan die qua hinder vergelijkbaar zijn met maximaal categorie 2. Voor de overige delen van de kamers geldt dat bedrijven tot categorie 3 zijn toegestaan.

Het grootste deel van het bedrijventerrein krijgt een maximale bouwhoogte van 15 meter. De inrit naar de bedrijven gaat via de bedrijvenstraat. Ondernemers op Green Park Aalsmeer zijn zelf verantwoordelijk voor het parkeren op eigen terrein. In ieder geval worden er geen openbare parkeerplaatsen gerealiseerd langs gebiedsontsluitingswegen als de Machineweg en de Legmeerdijk. Voor de parkeernormen wordt verwezen naar de beleidsnotitie (zie verderop).

Langs de Machineweg en Hornweg is plek voor enkele vrijstaande woningen die zich in het karakter van de bestaande bebouwing zullen voegen.

Structuurvisie Green Park Aalsmeer

De gemeente heeft op 3 november 2011 de structuurvisie voor Green Park Aalsmeer vastgesteld. Deze structuurvisie is opgesteld naar aanleiding van de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening. De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied, alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. In de structuurvisie wordt tevens in gegaan op de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te doen verwezenlijken.

De doelstelling van de voorliggende structuurvisie is tweeledig. Enerzijds is het doel van de structuurvisie om de herontwikkeling van het plangebied van de structuurvisie ruimtelijk te sturen. Anderzijds is de structuurvisie bedoeld als verbindende schakel tussen de verschillende exploitatieplannen, met het oog op het verevenen van bovenwijkse kosten binnen het exploitatiegebied van Green Park Aalsmeer (binnenplanse verevening).

In de structuurvisie is als eerst een weergave van de verkenning van de huidige situatie, het geldende beleid (van rijk, provincie, regio en de waterbeheerder) en de wettelijke en plaatsgebonden randvoorwaarden weergegeven. Aan de hand van deze verkenning is een planvisie opgenomen en is er een realisatieparagraaf opgenomen.

De in de structuurvisie opgenomen planvisie geeft aan dat het plangebied in het kader van de regionale afspraken, zoals die zijn vastgelegd in het MLT2025 en vervolgens als basis hebben gediend voor de Structuurvisie Noord-Holland 2040, is aangemerkt als gebied voor de kern en de eerste schil van de Greenport. Het gaat daarbij voor wat betreft de kern om de Bloemenveiling Aalsmeer én groothandelsbedrijven die rechtstreeks op de veiling zijn aangesloten (dus door middel van een Droge Transport Verbinding). Voor wat betreft de



eerste schil gaat het om overige groothandelsbedrijven, toeleveranciers en dienstverleners. De functies van de kern en de eerste schil dienen in een raamwerk van laagdynamische functies als water, natuur, recreatie en aanwezige cultuurhistorische waarden te worden ingepast. Voor de kern en de eerste schil van de Greenport is 115 hectare grond in de nabijheid van het bestaande veilingcomplex nodig (waarvan 90 hectare voor de kern en 25 hectare voor de eerste schil).

Naast de veilinggerelateerde bedrijventerreinen zijn regionaal ook afspraken gemaakt over het realiseren van enkele bedrijventerreinen in het plangebied die niet direct 'veiling-gerelateerd' zijn. Het gaat daarbij om een tweetal bedrijventerreinen die wat verder van Bloemenveiling Aalsmeer afliggen, zijnde het gebied tussen de nieuwe N201-de Hoge Dijk-de Machineweg-de Aalsmeerderweg en een gebied tussen de Aalsmeerderweg en de Middenweg.

Ten aanzien van de wettelijke en plaatsgebonden randvoorwaarden geldt dat met name het Luchthavenindelingbesluit harde randvoorwaarden stelt aan de inrichting van het gebied. Zo gelden er hoogtebeperkingen en zijn vogelaantrekkende functies niet toegestaan. Daarnaast zijn geluidsgevoelige functies als woningen uitgesloten, met uitzondering van onder meer het opvullen van open gaten binnen aaneengesloten bebouwing (o.a. lintbebouwing). Daarnaast zijn in veiligheidszone 1 en 3 (in het noordwesten van het plangebied, zie ook paragraaf 3.5) in beginsel geen gebouwen toegestaan. Uitzondering hierop zijn bestaande gebouwen of (in geval van veiligheidszone 3) indien er een verklaring van geen bezwaar wordt verleend. Een dergelijke verklaring wordt verleend indien het gaat om ten hoogste 600 m² bruto vloeroppervlak (Schipholgerelateerde) kantoorruimte en/of 2.000 m² bruto vloeroppervlak (Schipholgerelateerde) logistieke bedrijfsruimte per hectare. Dit betekent dat er in veiligheidszones 1 en 3 uitsluitend ontwikkelingen in lage dichtheden kunnen worden gerealiseerd. Gelet op de Inrichtingsvisie die de gemeente heeft opgesteld, en waar het ministerie Infrastructuur en Milieu (voorheen VROM) principieel mee heeft ingestemd, gaat het daarbij onder meer ook om opslagbedrijven. Bij uitbreiding van (bestaande of vervangende) nieuwbouw is een verklaring van geen bezwaar vereist van het ministerie Infrastructuur en Milieu.

In de planvisie zijn zowel te behouden elementen als nieuwe elementen beschreven. Enkele voor het bestemmingsplan relevante elementen zijn:

1. Het verkeer van en naar bestemmingen buiten Aalsmeer zal via de omgelegde N201 worden afgewikkeld. De nieuwe bedrijfsfuncties in Green Park Aalsmeer zullen daarbij op de centrale Middenweg, de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg, de Machineweg, de Japanlaan en de Legmeerdijk gaan ontsluiten om zo de bestaande polderwegen met lintbebouwing zoveel mogelijk te ontlasten. De Middenweg zal hiervoor worden geherprofileerd en daarbij worden doorgetrokken zodat deze een verbinding gaat vormen tussen de Machineweg, de omgelegde N201 en het dorp Aalsmeer.
2. De bestaande waterstructuur zal gehandhaafd blijven aangezien deze cultuurhistorische waarde heeft. De waterstructuur zal daarbij worden uitgebreid en versterkt.
3. De huidige normering voor oppervlakte open water ten behoeve van waterberging is voor de Horn- en Stommeerpolder 6% en voor de Oosteinderpoelpolder 8%. Gemiddeld is dat een percentage van 5,9% voor het hele stroomgebied van de Horn- en Stommeerpolder en de totale Oosteinderpoelpolder. Omdat in de dicht bebouwde Horn- en Stommeerpolder zo goed als geen mogelijkheid is om de oppervlakte open water nog uit te breiden is het uitgangspunt dat binnen de Oosteinderpoelpolder de benodigde ruimte voor beide polders wordt gerealiseerd.
4. Door de ontwikkeling tot bedrijventerrein neemt het percentage verhard oppervlak in de Oosteinderpoelpolder in de toekomst toe. De intentie is om een duurzaam



watersysteem te realiseren met voldoende waterberging. De wateropgave voor het plangebied is, gelet op het voorgaande, vastgelegd op 11% waterberging (inclusief de N201). Conform de wens van het Hoogheemraadschap dient in elk deelgebied minimaal 8% waterberging aanwezig te zijn, waarbij de resterende 3% elders binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd kan worden (waarbij rekening dient te worden gehouden met de aanwezige peilvakken).

- Vanwege de cultuurhistorische waarde en de menging van functies is het wenselijk om de bestaande woonlinten langs polderwegen te behouden, en daar waar mogelijk te verstevigen. Voor eventuele nieuwe woningen in de lintbebouwing geldt daarbij wel dat deze alleen zijn toegestaan indien er een verklaring van geen bezwaar wordt verleend.
- Om de overlast van bedrijfsactiviteiten voor de woningen in de lintbebouwing te beperken zullen er tussen de lintbebouwing en de nieuwe bedrijfskavels in het gebied bufferzones worden gerealiseerd. Deze bufferzones zullen enerzijds zorgen voor een ruimtelijke overgang tussen de woonpercelen en de bedrijfskavels en anderszijds ervoor zorgen dat de bedrijfskavels niet te dicht op de lintbebouwing worden gerealiseerd. Hierdoor kan er voldaan worden aan de richtafstanden zoals die voorkomen in de zogenaamde bedrijvenlijst van de VNG. Bij de ontwikkeling van de bedrijfskavels zal, ondanks de bufferzones, rekening moeten worden gehouden met deze richtafstanden.
- Buiten de lintbebouwing is nieuwe woningbouw niet toegestaan vanwege het Luchthavenindelingbesluit en niet wenselijk omdat dat zou leiden tot een beperking van de gebruiksmogelijkheden van de toekomstige bedrijven (in verband met milieuzonering).

Met inachtneming van de beschreven randvoorwaarden zal het plangebied worden getransformeerd in een bedrijventerrein dat voor een groot deel is gerelateerd aan de sierteeltsector. Door fysieke nabijheid bij Bloemenveiling Aalsmeer ontstaat een meerwaarde voor de individuele bedrijven en vice versa. Het gaat daarbij specifiek om sierteeltgerelateerde bedrijven als groothandelsbedrijven, toeleveranciers en dienstverleners. Er is sprake van sierteeltgerelateerdheid indien er sprake is van handel en/of distributie in en bewerking of verwerking van sierteeltproducten en/of aan sierteelt verwante producten (zoals verpakkingsartikelen, bloemisterijartikelen, woondecoratieartikelen, tuindecoratieartikelen, souvenirartikelen, cadeauartikelen en vergelijkbare artikelen). De hiervoor beschreven te behouden elementen structureren het plan en definiëren de voor bedrijfsontwikkeling beschikbare velden/deelgebieden. Dit geldt ook voor het regionaal vastgestelde tracé van de nieuwe N201. De deelgebieden worden als volgt ingevuld.

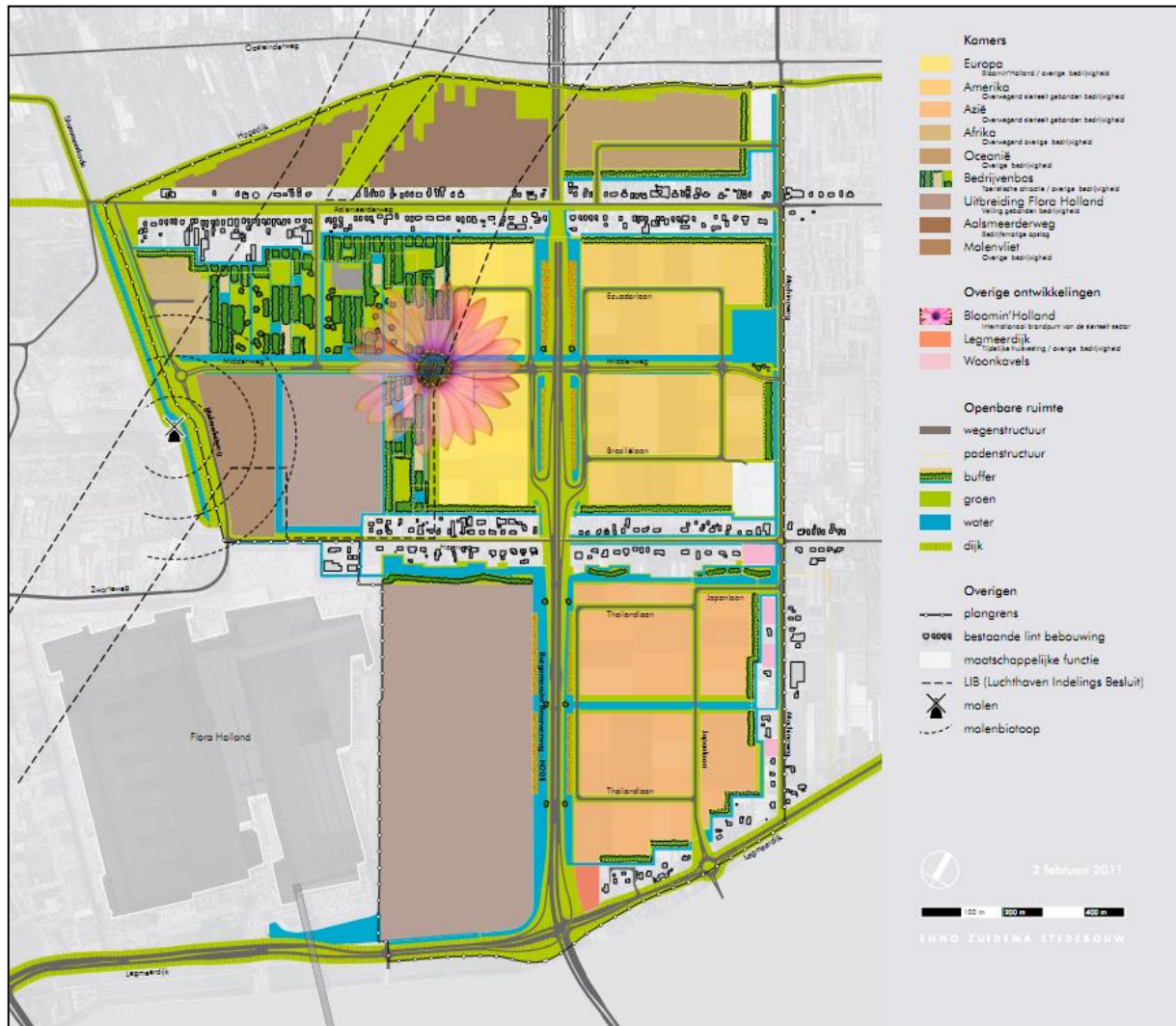


Bestemmingsplan Green Park Aalsmeer deelgebieden 9 en 10

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

31 oktober 2012



Afbeelding: plankaart structuurvisie

- Deelgebieden

De bedrijven die gerelateerd zullen zijn aan de sierteeltsector en tot de kern en de eerste schil behoren zullen hoofdzakelijk worden gepositioneerd in het gebied tussen:

1. de huidige Bloemenveiling Aalsmeer, de lintbebouwing langs de Hornweg, de nieuwe N201 en de lintbebouwing langs de Legmeerdijk (ook wel deelgebied 8 c.q. Uitbreiding Flora Holland genoemd);
2. de nieuwe N201, de lintbebouwing langs de Hornweg, de lintbebouwing langs de Machineweg en de lintbebouwing langs de Legmeerdijk (ook wel deelgebieden 9 en 10 c.q. Deelgebied Azië genoemd);
3. de nieuwe N201, de lintbebouwing langs de Aalsmeerderweg, de lintbebouwing langs de Machineweg en de lintbebouwing langs de Hornweg (ook wel deelgebieden 5 en 7 c.q. Deelgebied Amerika genoemd).

In de deelgebieden 9 en 10 zal ruimte komen voor hoofdzakelijk sierteeltgerelateerde bedrijven die betrekking hebben op groothandel en logistiek. Het gebied zal worden ontsloten via de Japanlaan.



Omdat er sprake is van een overmaat is binnen Green Park Aalsmeer ook ruimte voor overige bedrijven. Het gaat daarbij om bedrijven die niet sierteeltgerelateerd zijn maar (eventueel) wel ter ondersteuning van sierteelt en/of aan sierteelt verwante producten kunnen zijn. Ook andersoortige bedrijven (mits het geen overlastveroorzakende bedrijven betreft) zijn mogelijk. Deze bedrijvigheid kan deels in de genoemde deelgebieden Azië en Amerika worden gerealiseerd maar met name in overige deelgebieden die zijn gelegen buiten de veiligheidszones 1 en 3. Concreet gaat het om de volgende gebieden:

1. Tussen de nieuwe N201, de Hoge Dijk, de lintbebouwing langs de Machineweg en de lintbebouwing langs de Aalsmeerderweg (ook wel deelgebied 2 c.q. Deelgebied Afrika genoemd).
2. Aan de westkant van het plangebied, ten noorden van de kruising Middenweg-Molenvlietweg (ook wel deelgebied 3 c.q. Deelgebied Oceanië genoemd).
3. Ten noorden en zuiden van Bloomin'Holland (ook wel deelgebieden 4 en 6 c.q. Deelgebied Europa genoemd).

Green Park Aalsmeer heeft voor wat betreft de deelgebieden 2 t/m 7 en 9 t/m 10 (oftewel de deelgebieden Europa, Amerika, Azië, Afrika en Oceanië) een totaaloppervlak van 63 hectare uitgeefbare grond. Van deze 63 hectare dient 25 hectare te worden gereserveerd voor de eerste schil. Dat betekent dat van de uitgeefbare grond in de deelgebieden Europa, Amerika, Azië, Afrika en Oceanië maximaal 60% van de gronden mag worden gebruikt voor bedrijvigheid die niet tot de eerste schil van Greenport Aalsmeer behoort.

Binnen het plangebied zijn op beperkte schaal solitaire kantoren toegestaan: (maximaal 5% van de deelgebieden 2 t/m 7 en 9 t/m 10 (de deelgebieden Europa, Amerika, Azië, Afrika en Oceanië)).

Voor de gebieden die zijn gelegen in veiligheidszone 3 van het Luchthavenindelingbesluit is een ontwikkeling voorzien met een lage dichtheid (conform het Luchthavenindelingbesluit). Het gebied zal daarom grotendeels gebruikt gaan worden voor groen en water. Wel is enige vorm van bedrijvigheid mogelijk. Zo zullen in het ten westen van de N201 gelegen gebied tussen de Aalsmeerderweg en Middenweg enkele bedrijven en kantoren worden gerealiseerd. Het gebied is daarom ook wel bekend als het Bedrijvenbos.

- Omlegging N201

De verlegging van de N201 is onderdeel van het provinciaal Masterplan N201 en heeft tot doel om de veiligheidsproblemen en leefbaarheidproblemen op en langs de bestaande N201 structureel op te lossen. De omlegging van de N201 betreft een bovenplanse voorziening aangezien de omlegging de grenzen van deze structuurvisie overstijgt. De te verleggen N201 zal tussen de Legmeerdijk en de A4 als stroomweg met merendeels ongelijkvloerse kruisingen worden uitgevoerd. Tussen de Legmeerdijk en de A2 zal de nieuwe N201 als gebiedsontsluitingsweg worden uitgevoerd. De Middenweg en de Legmeerdijk krijgen een aansluiting op de te verleggen N201. Daardoor zullen de bedrijfskavels in Green Park Aalsmeer goed bereikbaar zijn.

- Middenweg

De Middenweg zal worden geherprofileerd en aan de oostkant worden verlengd tot aan de Machineweg. Aan de westkant zal de Middenweg via een nieuwe verbindingsweg en de Aalsmeerderweg aansluiten op de toekomstige rondweg van Aalsmeer. De Middenweg zal de centrale weg in het plangebied worden waar een deel van het plangebied door zal worden ontsloten. De Middenweg zal een aansluiting krijgen op de nieuwe N201.



- Verlengde Meerlanderweg/Japanlaan

Om de aansluiting van Green Park Aalsmeer op de Legmeerdijk te verbeteren zal er een nieuwe verbindingsweg worden gerealiseerd. Deze verbindingsweg, genaamd Japanlaan, zal ter plaatse van de deelgebieden 9 en 10 (c.q. Deelgebied Azië) worden gerealiseerd. De verbindingsweg komt grotendeels evenwijdig te liggen aan een deel van de huidige Machineweg (tussen Hornweg en Legmeerdijk). De Japanlaan zal vanaf de Machineweg te bereiken zijn via een aftakking van de Machineweg. Ter plaatse van de kruising van de Japanlaan met de Legmeerdijk is recent een rotonde gerealiseerd.

- Aanleg groen en waterstructuur

Tussen de lintbebouwing en de bedrijfskavels zullen bufferzones met groen en water worden gerealiseerd. Deze groen- en watervoorzieningen zorgen voor een ruimtelijke afscheiding tussen wonen en werken. De waterlopen in de groene buffers achter de linten verzamelen het water van de verschillende deelgebieden en voeren het af naar de Machineweg.

De minimale breedte van de waterlopen in het hoofdwatersysteem is 7 meter. Binnen dit profiel is een onderwateroever met (riet)begroeiing (plasberm) of een natuurvriendelijke oever opgenomen. Een deel van het hoofdwatersysteem bestaat al, maar een deel, vooral de waterlopen achter de linten, moet worden aangelegd. Overig open water en riet in het plangebied komen voornamelijk voor in het park langs de Machineweg (ter hoogte van het bestaande Zwanenmeer) en het bedrijvenbos. Deze hebben een belangrijke beeldbepalende en ecologische functie, maar bieden ook ruimte voor waterretentie. De waterlopen in deze gebieden volgen zoveel mogelijk het huidige slotenpatroon. Ook de gewenste verbinding tussen de watersystemen van de Horn- en Stommeerpolder en de Oosteinderpoelpolder ter hoogte van de kruising Zwarteweg-Hornweg zal worden gerealiseerd.

Beeldkwaliteitsplan Green Park Aalsmeer

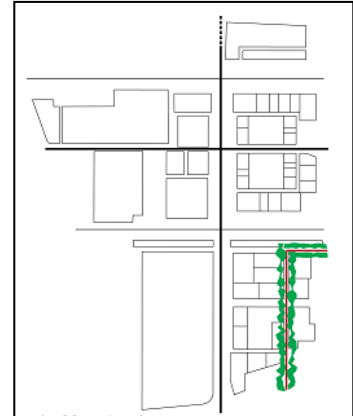
Om de identiteit en uitstraling van een deel van Green park Aalsmeer verder gestalte te geven is voor het gebied een beeldkwaliteitsplan vastgesteld. Het beeldkwaliteitsplan bouwt voort op het Masterplan Green Park Aalsmeer en geeft een kader voor het ontwerp en inrichting van de openbare ruimte, kavels en gebouwen (voor alle kamers en cascolijnen). Tevens zijn er per kamer specifieke uitgangspunten voor de verschillende cascolijnen (rooilijn, erfafscheiding, bouwhoogte) gegeven. Het Beeldkwaliteitsplan is niet algemeen dekkend voor Green Park Aalsmeer, maar wel voor het plangebied.

Op 11 juni 2009 heeft de raad van de gemeente de herziening van de Welstandnota Aalsmeer vastgesteld. In deze herziening zijn de gebiedsgerichte criteria van het genoemde beeldkwaliteitsplan opgenomen, voor zover deze van toepassing zijn op de beoordeling van nieuwe bouwwerken ter plaatse van Green Park Aalsmeer en Locatie Oost. De criteria die betrekking hebben op de inrichting van de openbare ruimte kunnen niet in een welstandnota worden overgenomen, en zijn dus buiten beschouwing gelaten.



- Algemene uitgangspunten

De hoofdontsluiting van GPA-Oost (deelgebieden 9 en 10) zal worden gevormd door de bedrijvenstraat Japanlaan. Deze weg krijgt een doorgaande verkeersfunctie om het zuidelijk deel van de Machineweg te ontzien.



Afbeelding: Japanlaan

Aan de randen van de kamers komen buffers. De buffers in Green Park Aalsmeer spelen een belangrijke rol op de overgang tussen de bestaande linten, die voornamelijk een woonfunctie hebben, en het bedrijventerrein. Allereerst worden de woningen in de linten door de buffer beschermd tegen hinder van de bedrijven. Voor de bedrijven die grenzen aan de buffers gelden beperkingen ten aanzien van bouwhoogte en 'geslotenheid' van de gevel in verband met privacy. Naast bescherming van de bestaande woningen bieden de buffers, die samen met de andere groene gebieden een netwerk vormen, ruimte voor recreatief gebruik, ecologische kwaliteiten en waterberging. De recreatieve mogelijkheden worden vooral gevormd door wandelpaden, die in alle buffers aanwezig zijn en die aantakken op zowel woonlinten als bedrijventerrein.

In zowel het Masterplan als het Beeldkwaliteitsplan is voor de buffers uitgegaan van een breedte/diepte van 30 meter. In de praktijk zal de buffer op sommige plekken echter minder breed/diep worden in verband met het handhaven van bestaande bedrijfsvoering, efficiency ten aanzien van de uit te geven gronden of omdat de woningen ter hoogte van het betreffende deel van de buffer verder weg zijn gelegen dan andere woningen. Het versmallen van buffers tot minder dan 30 meter, kan ook als reden hebben dat bewoners van aangrenzende percelen graag een diepere achtertuin behouden. In die gevallen kan een smallere buffer volstaan omdat een deel van de achtertuin als buffer fungeert.

In het Beeldkwaliteitsplan zijn enkele algemene uitgangspunten ten aanzien van kavels en gebouwen opgenomen:

- Om het straatbeeld niet te laten domineren door geparkeerde auto's dient ieder bedrijf voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Er zijn parkeernormen voor diverse functies opgenomen. Deze normen zijn gebaseerd op landelijke parkeercijfers en ervaringscijfers van vergelijkbare gebieden. Eventuele afwijking van deze parkeernorm is mogelijk indien hier een motivatie voor is.
- Kleine parkeerplaatsen (circa 30 parkeerplaatsen) mogen aan of zichtbaar vanaf de straatzijde, mits representatief en groen ingericht. Omdat grotere parkeerplaatsen niet bijdragen aan een representatieve uitstraling dienen deze uit het zicht te worden gesitueerd. Laaddocks liggen minimaal 20 meter uit de rooilijn. Bedrijven met niet meer dan twee laaddocks mogen vrachtwagens op straat manoeuvreren.
- Buitenopslag dient zoveel mogelijk aan het oog te worden onttrokken.
- De grond in Green Park Aalsmeer dient intensief te worden gebruikt maar tegelijkertijd moet er voldoende lucht tussen de gebouwen zijn. Om dit te bereiken bedraagt het bebouwingspercentage per kavel minimaal 50% en maximaal 70%. Voor de floor-space index (bruto vloeroppervlak/kaveloppervlak) wordt gestreefd naar een FSI van 1 tot maximaal 1,5.



- Gebouwen staan minimaal 3 meter uit de gezamenlijke kavelgrens (zodat de onderlinge afstand altijd minimaal 6 meter is).
- Om een uitnodigende sfeer te creëren dienen gebouwen met hun gezicht richting de belangrijkste cascolijn te staan.
- Op het gebied van architectuur is het wenselijk dat bedrijfsgebouwen zoveel mogelijk een open gevel aan de straatzijde hebben, hoekkavels en -gebouwen een bijzondere hoekoplossing krijgen, de gebouwen een vogelonvriendelijk dak hebben (in verband met de ligging nabij Schiphol, zie paragraaf 4.4) en de bedrijvigheid naar buiten toe zichtbaar wordt gemaakt.

- Kamerspecifieke uitgangspunten

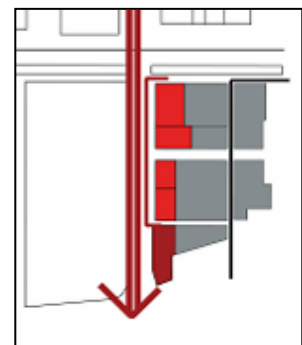
De deelgebieden 9 en 10 zijn gelegen in de kamer "GPA-Oost". De kavels in de kamer zijn bedoeld voor sierteeltverwerkende bedrijven (innovatieve producenten die bloemen en planten van aanverwante producten samenvoegen tot nieuwe consumentgerichte producten, boeketterieën, handelsbedrijven in bloemisterijartikelen en verpakkingsbedrijven) en specialistische handel (distributie- en transportbedrijven), waarbij grootschaligheid kenmerkend is. Deze kavelgrootten zijn afgestemd op marktonderzoek en de praktijk.

De bedrijven in het gebied krijgen een beperkt publiek karakter. Alleen langs de N201 en langs de Japanlaan zal het gebied goed zichtbaar zijn. Bij de kavels langs deze wegen ligt de nadruk op representativiteit. Een aantal bestaande bedrijven in het gebied zal door middel van herontwikkeling (zelfrealisatie) beter gepositioneerd worden.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is ontsluiting van de bedrijven via de hoofdwegen niet toegestaan. Het merendeel van de bedrijven in de kamer zullen daarom worden ontsloten door middel van bedrijvenstraten. De bedrijvenstraten hebben een hoofdfunctie als ontsluiting van de bedrijven. Vanwege de doorgaande verkeersfunctie van de Japanlaan zullen zo min mogelijk bedrijven een directe erfontsluiting op deze weg krijgen.

In de zone langs de N201 zal GPA-Oost zich naar buiten toe profileren door haar identiteit in bebouwing en openbare ruimte te tonen. Om de schaal en het snelle karakter van de N201 kracht bij te zetten zal het grootste deel van de gebouwen langs de N201 en die zijn gelegen aan de parallelweg in één lijn staan, 3 meter uit de kavelgrens. Op die manier ontstaat een begeleidende wand. Deze wand zal maximaal 15 meter hoog zijn maar hoogteaccenten tot 22 meter zijn ook toegestaan en wenselijk. Het is wenselijk dat de bebouwing minimaal 11 meter hoog wordt.

Aan de zijde van de N201 zal een erfafscheiding in de vorm van een doorlopend scherm op de kavelgrens worden gerealiseerd. Dit scherm zal tevens als gemeenschappelijke plint fungeren. Het scherm zal worden onderbroken ter plaatse van inritten en bijzondere accenten als entrees.

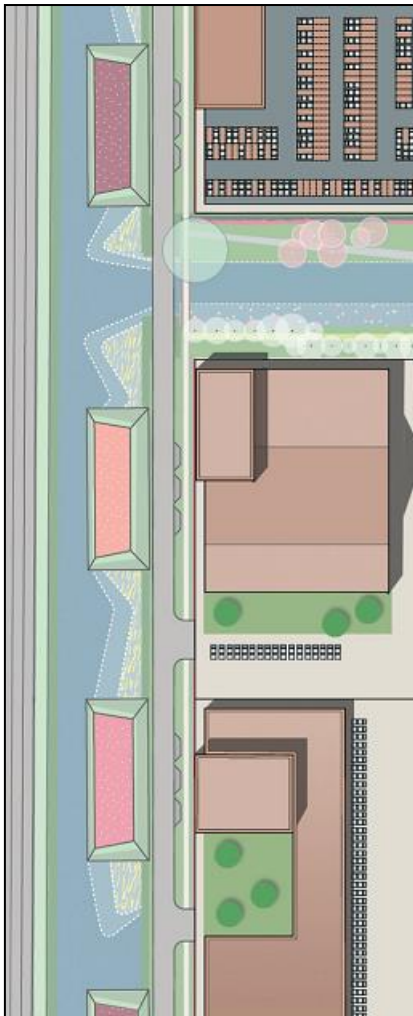


Afbeelding: kavels langs de N201

Voor het langs de N201 gelegen kavel op de hoek N201-Legmeerdijk zal een uitzondering ten aanzien van het voorgaande gelden. Dit kavel vraagt vanwege de ligging nabij de fly-over om extra aandacht. Het kavel zal niet aan de parallelweg van de N201 zijn gelegen en vormt het begin/einde van Green Park Aalsmeer. Het gebouw op dit kavel komt daarom op de

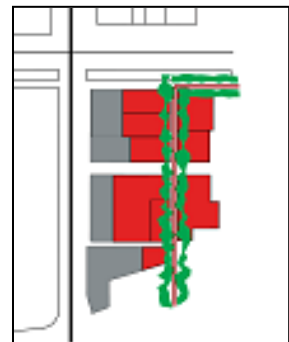


rooilijn (en niet 3 meter uit de rooilijn). Ook zal er geen erfafscheiding langs de N201 worden gerealiseerd.



Afbeelding: indicatie mogelijke invulling kavels langs de N201

De Japanlaan wordt als de hoofdonthoofsluiting van deelgebieden 9 en 10 beschouwd. Dit wordt in ruimtelijk opzicht duidelijk doordat de Japanlaan een royaal profiel zal krijgen. Het profiel zal asymmetrisch zijn. Dit asymmetrische profiel heeft gevolgen voor de aangrenzende kavels aan weerszijden van de weg.



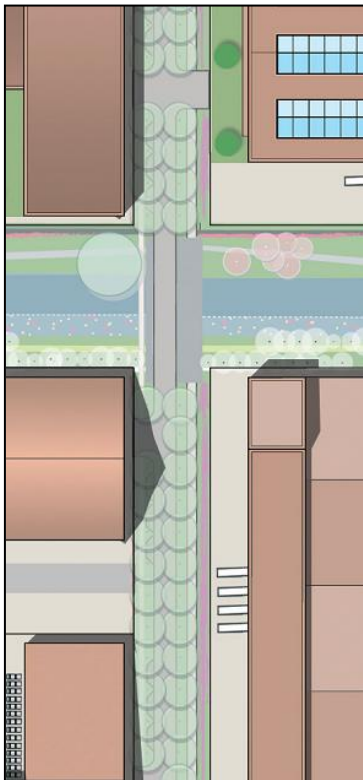
Afbeelding: kavels langs de Japanlaan

Aan de noordzijde van de Japanlaan komen de gebouwen terug te liggen ten opzichte van de rooilijn. Gebouwaccenten (kantoorgedeeltes, entrees, etc.) mogen tot aan de rooilijn worden gebouwd zodat de ruimte in het straatprofiel incidenteel smaller wordt. Er ontstaat daardoor afwisseling in het straatbeeld die recht doet aan de menselijke maat. De erfafscheiding bestaat uit een hek dat op de rooilijn wordt geplaatst, achter een rijk bloeiende haag die wordt aangeplant in de openbare ruimte.



Aan de zuidzijde van de Japanlaan ligt de gevellijn veel dichtter tegen de rooilijn. De erfafscheiding wordt hier ingezet als eenduidige plint voor de verschillende gebouwen om de doorgaande lijn van de Japanlaan kracht bij te zetten. De plint zal uitgewerkt worden als een scherm in de vorm van bijvoorbeeld een transparante muur of hek.

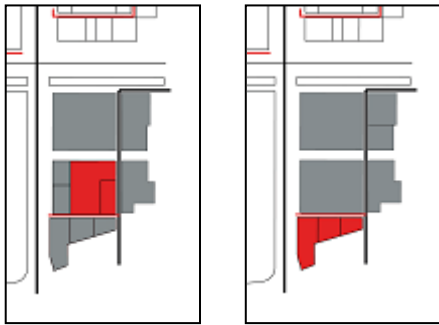
De gebouwen langs de Japanlaan mogen in hoogte verschillen. Om het schaalverschil tussen de gebouwen niet te groot te maken zal hier bij voorkeur niet lager dan 7,5 meter maar in ieder geval niet hoger dan 15 meter worden gebouwd. Een uitzondering hierop is de meest oostelijk gelegen kavel aan de noordzijde van de weg. Deze kavel ligt aan het begin/einde van de Japanlaan. De entree van GPA-oost vanaf de Legmeerdijk mag op een deel van de kavel door middel van een hoogteaccent van maximaal 22 meter (6 bouwlagen) worden gemarkeerd.



Afbeelding: indicatie mogelijke invulling kavels langs de Japanlaan

Een klein aantal kavels in GPA-Oost zal worden ontsloten via de bedrijvenstraten. De bedrijvenstraten zullen een breed profiel krijgen in verband met de vele manoeuvrerende vrachtwagens. Door het brede profiel wordt gelegenheid geboden om tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteiten te behalen, die invulling geven aan menselijke maat en de communicatieve waarde. Zo is er voldoende ruimte voor bomenrijen, grasbermen en bloeiende hagen.

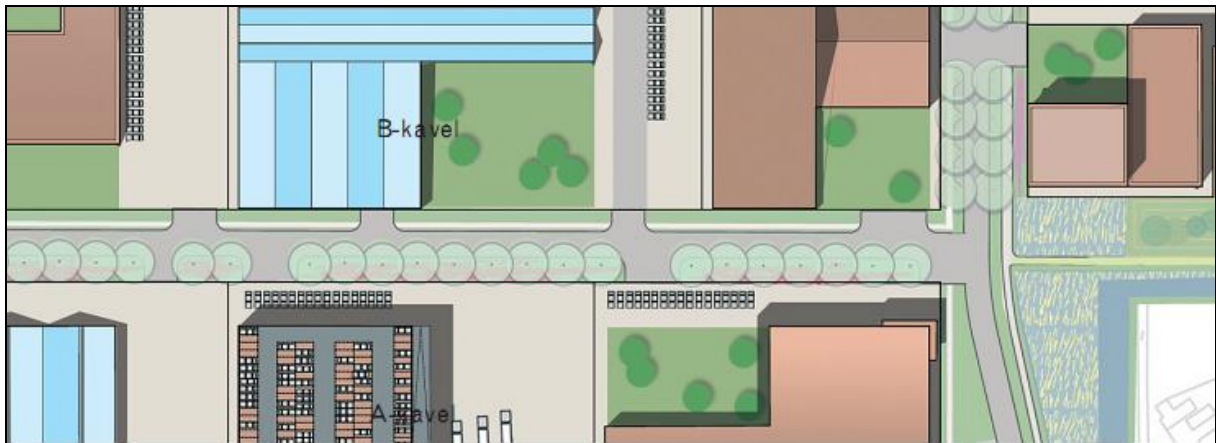
Door middel van een asymmetrisch profiel is er bij bedrijvenstraten sprake van een groene kant en een 'stenige' kant. In het beeldkwaliteitsplan is voor het plangebied onderscheid gemaakt in A- en B-kavels. De A-kavels zijn gelegen aan de stenige kant van de bedrijvenstraten, B-kavels zijn gelegen aan de groene kant van de bedrijvenstraten. Deze groene kant zal worden ingericht met een bomenrij in een grasberm.



Afbeelding: A-kavels (links) en B-kavels (rechts)

Op de A-kavels geldt dat de gebouwen van de bedrijven dicht met hun gevel op de rooilijn mogen staan. In geval het gebouw op grotere afstand van de rooilijn is gelegen mag de ruimte tussen het gebouw en de rooilijn worden gebruikt als tuin of voor een beperkt aantal parkeerplaatsen. Erfafscheidingen zijn in principe niet toegestaan aan de zijde van de bedrijvenstraten. Indien toch een erfafscheiding nodig blijkt te zijn zal deze 5 meter terugliggend dienen te zijn ten opzichte van de gevel.

Om voldoende ruimte in het profiel te creëren liggen de gebouwen op de B-kavels terug ten opzichte van de kavelgrens. De onbebouwde ruimtes op de kavels bieden plaats voor parkeerplaatsen of voor laad- en losterreinen. De onbebouwde zone op de kavels zal van de groene kant van de bedrijvenstraten worden afgeschermd door een bloeiende haag die voor een hek op de kavelgrens staat.



Afbeelding: indicatie mogelijke invulling kavels langs bedrijvenstraten (met boven B-kavels en onder A-kavels)

Om een individuele expressie van bedrijfsgebouwen te bewerkstelligen mogen de gebouwen op zowel de A- als B-kavels verschillen in hoogte. De bouwhoogte zal bij voorkeur niet lager zijn dan 7,5 meter maar in ieder geval niet hoger dan 15 meter.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden met betrekking tot de A- en B-kavels komen tot uitdrukking in de planverbeelding en bijbehorende planregels. Voor een beschrijving van de juridisch-technische inpassing van deze randvoorwaarden wordt verwezen naar paragraaf 5.2 van deze toelichting.

De buffers tussen de woningen en de toekomstige bedrijfsgebouwen zijn bedoeld om voldoende afstand te creëren. Om de bedrijfsgebouwen te laten aansluiten op de schaal van de woningen mag er in de strook die grenst aan de buffers langs de Hornweg, de Machineweg en de Legmeerdijk niet hoger worden gebouwd dan 9 meter. Daarnaast geldt voor zones die grenzen aan de buffers van de Hornweg, de Machineweg en de Legmeerdijk



dat maximaal bedrijfsactiviteiten behorend tot milieucategorie 2 zijn toegestaan. Voor de overige gronden geldt maximaal milieucategorie 3.

De Horntocht komt centraal in GPA-Oost te liggen. Deze tocht zal worden verbreed waarmee een verwijzing wordt gemaakt naar de oorspronkelijke polder. De Horntocht zal worden voorzien van brede oeverstroken zodat het water en groen een menselijke maat kan toevoegen aan GPA-Oost, als tegenwicht aan grote loodsen, kassen, laad- en losterreinen, etc. De oevers van de Horntocht zullen op een verschillende manier worden ingericht zodat een asymmetrisch profiel ontstaat.

Richtlijn parkeren

Inmiddels is de integrale herziening van (een deel van) het bestemmingsplan “N201-zone” in voorbereiding genomen. Vooruitlopend op deze integrale herziening is ervoor gekozen om de parkeernormen van het vigerende bestemmingsplan te verlaten en te vervangen door normen die zijn gebaseerd op landelijke parkeerkencijfers (Basis voor parkeernormering, CROW, publicatie 182, juni 2003) en ervaringscijfers van vergelijkbare gebieden. Ter wille van een eenduidige en consistente toepassing van deze normen zijn richtlijnen geformuleerd die het kwaliteitsteam voor Green Park Aalsmeer hanteert bij de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen.



3 Beschrijving van het plan



3.1 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen tussen de rechte polderwegen Hornweg en Machineweg, de waterkering Legmeerdijk en de momenteel in aanleg zijnde N201. Langs de Hornweg, Machineweg en Legmeerdijk zijn woningen gelegen. Deze bestaande woningen liggen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan, met uitzondering van enkele langs de Hornweg en Machineweg gelegen braakliggende percelen. Deze percelen behoren wel tot het plangebied van het bestemmingsplan.



Afbeelding: gedeelte van de rechte polderweg Hornweg (links) en de in aanleg zijnde N201 (rechts)

Het plangebied is in het verleden grotendeels in gebruik geweest als glastuinbouwgebied. In het gebied zijn nog enkele kassen en andere bebouwing ten behoeve van glastuinbouw aanwezig (zoals loodsen, schuren en ketelhuizen). Het grootste deel van de glastuinbouwbedrijven heeft het gebied inmiddels verlaten zodat er nog weinig bedrijfsbebouwing in gebruik is ten behoeve van glastuinbouw. Wel komt hier en daar nog andere bedrijvigheid voor (zoals groothandel, distributie en kantoren).

Dwars door het plangebied loopt de watergang Horntocht. Deze tocht scheidt het plangebied in een noordelijk en zuidelijk deel. Het noordelijk deel van het plangebied is grotendeels braakliggend. Alleen aan de randen, direct achter Hornweg 132 en 158 en achter Machineweg 288/290 is nog bebouwing aanwezig.



Afbeelding: braakliggend terrein in het noordelijk deel van het plangebied (links) en bebouwing achter Hornweg 158 (rechts)



Bij het gebied achter Hornweg 132 gaat het om een leegstaand kantoor en leegstaande loodsen en bij het gebied achter Hornweg 158 gaat om twee leegstaande kassen en bijbehorende bedrijfsbebouwing. Achter Machineweg 288/290 bevindt zich een groothandel in souvenirartikelen.



Afbeelding: bebouwing achter Hornweg 132 (links) en bebouwing achter Machineweg 288/290 (rechts)

In het zuidwestelijk deel is meer bebouwing aanwezig dan in het noordelijk deel waarbij het grootste deel van de bebouwing in gebruik is. Het gaat om kassen en loodsen/bedrijfshallen bij onder andere Machineweg 302B (plantenarrangementengroothandel), Legmeerdijk 281 (cash & carry en showroom van aan sierteelt verwante producten) en Legmeerdijk 289 (groothandel plantenbakken).



Afbeelding: bedrijfshal Machineweg 302B (links) en bedrijfshal Legmeerdijk 289 (rechts)

De in het plangebied aanwezige bebouwing is hoofdzakelijk rond de 10 meter.

Net buiten het plangebied is lintbebouwing aanwezig (langs de Hornweg, Machineweg en Legmeerdijk). De lintbebouwing bestaat uit voornamelijk vrijstaande woningen waarbij op sommige percelen bijgebouwen op het achtererf staan. De woningen zijn één tot tweelaags met een kap.

3.2 Nieuwe ontwikkeling

Green Park Aalsmeer zal de komende jaren worden getransformeerd in een modern bedrijvenpark voor de bloemen- en plantensector. Het bedrijvenpark is bedoeld voor



bedrijven die sterk gericht zijn op de veiling en bovendien willen investeren in kennis en logistiek, zoals bloemverwerkende bedrijven, specialistische handel en innovatieve dienstverleners. Daarnaast is er in Green Park Aalsmeer ruimte voor een business knowledge center, toeristische attracties en lokale bedrijvigheid. Het bedrijvenpark zal ook ruimte bieden aan water, natuur en recreatie en buffers tussen bestaande woningen in de linten en nieuwe bedrijfsruimte.

Op het perceel dat is gelegen op de hoek Legmeerdijk-N201 komt een bedrijfsmatige huisvesting voor tijdelijke werknemers van sierteeltbedrijven in Greenport Aalsmeer (kamerverhuurbedrijf). In Greenport Aalsmeer zijn deels tijdelijke arbeidsmigranten van landen buiten Nederland werkzaam. Deze tijdelijke arbeidskrachten zijn inmiddels onmisbaar geworden voor de regionale en landelijke economie. Het is zowel vanuit maatschappelijk als economisch oogpunt van belang dat deze mensen een goede woon- en werkomgeving hebben. De gemeente heeft bij de aanpak van de problematiek van de huisvesting van arbeidsmigranten het uitgangspunt om deze voor een belangrijk deel te faciliteren op enkele grote locaties binnen de gemeente. Het doel is om de versnipperde huisvesting in woonwijken sterk in te dammen en goede geschikte woonlocaties aan te bieden aan de tijdelijke arbeidsmigranten. Het te vestigen kamerverhuurbedrijf zal ruimte bieden aan maximaal 640 personen.

Door de gemeente is in het verleden onderzoek verricht naar de geschiktheid van een aantal locaties ten behoeve van de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten. De locatie bij de kruising van de Legmeerdijk en de nieuwe N201 is daarbij als geschikte locatie naar voren gekomen. Een voorziening voor tijdelijke arbeidsmigranten wordt bij voorkeur namelijk op een goed bereikbare locatie en op korte afstand van de Bloemenveiling en Green Park Aalsmeer gerealiseerd. De locatie nabij de kruising Legmeerdijk-N201 komt om deze redenen in aanmerking voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten. Deze locatie ligt op steenworp afstand van de Bloemenveiling en op de hoek van Green Park Aalsmeer. Door de ligging langs de N201 en de Legmeerdijk is de locatie bovendien goed bereikbaar. De huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten is vanwege het tijdelijke verblijfskarakter weliswaar geen (permanente) woonvorm maar de voorziening past beter in een woonlint dan midden op een bedrijventerrein. Bovendien zou het realiseren van een dergelijke voorziening midden op een bedrijventerrein niet bijdragen aan het streven om tijdelijke arbeidsmigranten te huisvesten in een passende en acceptabele leefomgeving. In vergelijking met de woningen in de lintbebouwing zal het logiesgebouw groot van omvang zijn. De locatie kan een dergelijke bouwmassa echter goed hebben: het perceel is gelegen nabij de kruising van twee belangrijke wegen (de nieuwe N201 en de Legmeerdijk) waardoor er sprake is van een zichtlocatie. Een accentuering in de vorm van een groter en hoger gebouw is wenselijk en vormt bovendien een goede overgang naar het achtergelegen bedrijventerrein.

Voor de ontwikkeling van Green Park Aalsmeer is een Masterplan, een structuurvisie en een Beeldkwaliteitsplan opgesteld (zie paragraaf 2.6). Deze beide plannen fungeren derhalve als ruimtelijk kader voor Green Park Aalsmeer.

Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven is in het plangebied nog enige bestaande bedrijfsbebouwing aanwezig. Een deel van deze bedrijfsbebouwing zal al dan niet tijdelijk worden gehandhaafd. Het gaat daarbij in ieder geval om de bebouwing direct achter Hornweg 132, achter Machineweg 288/290, achter Legmeerdijk 281 en achter Legmeerdijk 289.

Het bedrijvenpark zal zijn gelegen rond de om te leggen N201. De aanlegwerkzaamheden voor de omlegging van de N201 zijn momenteel in volle gang. Daarnaast zal er een nieuwe Middenweg worden aangelegd tot aan de Machineweg (deels al gerealiseerd). De nieuwe Middenweg komt voor een groot deel naast het tracé van de huidige Middenweg te liggen.



Het huidige tracé van de Middenweg zal komen te vervallen. De nieuwe Middenweg zal aansluitingen krijgen met de om te leggen N201. De Middenweg en de N201 zullen als de belangrijkste ontsluitingen van het bedrijvenpark gaan fungeren. Daarnaast zal bij Green Park Aalsmeer een ringweg (de vork) worden aangelegd. De vork heeft betrekking op twee delen: de zuidvork en de noordvork. De zuidvork bestaat uit de huidige Molenvlietweg en de Zwarteweg, de noordvork zal parallel aan de Stommeerkade worden aangelegd. De vork zal ter plaatse van de kruisingen met de Middenweg en de Aalsmeerderweg rotondes krijgen.

De deelgebieden 9 en 10 zullen zijn gelegen tussen de Hornweg en de Legmeerdijk. De deelgebieden 9 en 10 zullen op de Machineweg en Legmeerdijk worden aangesloten via de Japanlaan. Rond deze weg zullen diverse kavels worden uitgegeven. Een deel van de kavels zal via de Japanlaan worden ontsloten, de overige kavels zullen worden ontsloten door middel van een bedrijvenstraat. De inritten van deze kavels komen uit op de bedrijvenstraat. In deelgebied 10 zal een deel van de bedrijfsstraat in eerste instantie niet worden aangelegd in verband met een bestaand bedrijf in deelgebied 10. De bedrijvenstraat in deelgebied 10 zal daardoor in eerste instantie doodlopend zijn. Verkeer in de deelgebieden 9 en 10 kan via de Japanlaan en eventueel de bedrijvenstraat verder rijden naar de Machineweg of de Legmeerdijk en de nieuwe N201. De kruising van de Japanlaan en de Legmeerdijk zal bestaan uit een reeds aangelegde rotonde.

Tussen de woonbebouwing in de linten van de Hornweg, de Machineweg en de Legmeerdijk en het bedrijventerrein zal een groenzone van 20 tot 30 meter komen in de vorm van buffers. Deze buffers zullen onder meer ruimte gaan bieden aan rugstreeppadden waarvoor tijdelijk in deelgebied 3 een paddenpoel is aangelegd. Ook zal een groot deel van de benodigde waterberging in de buffers worden gerealiseerd.

Uitgangspunt is dat de buffers een breedte/diepte van circa 30 meter zullen hebben. In de praktijk zullen de buffers op sommige plekken echter minder breed/diep worden in verband met het handhaven van bestaande bedrijfsvoering, efficiency ten aanzien van de uit te geven gronden of omdat de woningen ter hoogte van het betreffende deel van de buffer verder weg zijn gelegen dan andere woningen.

De Horntocht zal worden verbreed. De Horntocht zal samen met het water in de buffers en zorgen voor de benodigde waterberging in het plangebied.

In verband met het bestaande bedrijfskavel achter Machineweg 288/290 zal er een watergang om het bestaande bedrijfskavel worden aangelegd zodat het water in de Horntocht in verbinding staat met het water in de buffers achter Machineweg en Hornweg.

De lintbebouwing van de Hornweg en de Machineweg bestaat op een aantal plekken uit open gaten. De lintbebouwing zal op deze plekken worden hersteld/versterkt door de realisatie van nieuwe woningen die zich qua situering en massa zoveel voegen in de bestaande lintbebouwing. Deze woningen zullen bestaan uit vrijstaande woningen met een maximale goothoogte van 6 meter en een maximale nokhoogte van 8,5 meter. Op één locatie is de open plek dermate groot dat er twee aaneengebouwde woningen zijn toegestaan.

Voor de stedenbouwkundige invulling van de deelgebieden 9 en 10 wordt verwezen naar de beschrijving van het Beeldkwaliteitsplan in paragraaf 2.6.



4 Randvoorwaarden



4.1 Verkeer

Algemeen

Op dit moment wordt de nieuwe N201 aangelegd. Een deel van de nieuwe N201 zal naar verwachting eind 2012 in gebruik worden genomen. De nieuwe N201 zal een belangrijke rol gaan spelen in de ontsluiting van onder meer Green Park Aalsmeer.

De ontwikkeling van Green Park Aalsmeer leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op een aantal wegen in het bedrijvenpark en omgeving. Ook elders in de omgeving vinden diverse ontwikkelingen plaats. Door Goudappel Coffeng is in april 2011 een verkeersonderzoek verricht (kenmerk GPK002/Nbc/0009, zie bijlage). Dit verkeersonderzoek is gedaan aan de hand van het regionaal verkeersmodel. In dit verkeersmodel is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen in Aalsmeer en de rest van de regio.

In het onderzoek is gekeken naar een drietal toekomstige varianten, namelijk de autonome ontwikkeling (exclusief de plannen voor Green Park Aalsmeer), uitvoering van alleen de deelgebieden 3, 5, 7, 9 en 10 en uitvoering van alle deelgebieden. Uit het onderzoek blijkt dat de plannen voor (een deel van) Green Park Aalsmeer ten opzichte van de autonome situatie leiden tot een verkeerstoename. Op de nieuwe N201, de Aalsmeerderweg, de Noordvork en de Oosteinderweg zal sprake zijn van een toename van minimaal 10% van de verkeersintensiteiten én deze wegen zullen een verkeersintensiteit hebben die minimaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat in alle gevallen de vormgeving, functie en het gebruik (ondanks de toename) in evenwicht zijn. Uitvoering van de plannen voor Green Park Aalsmeer leidt derhalve niet tot verkeersonveiligheid op bestaande wegen.

Ten aanzien van de wegen die in het kader van Green Park Aalsmeer worden aangelegd geldt dat er geen sprake is van verkeersonveiligheid. Alleen voor de bedrijfswegen in deelgebied 6 (geen onderdeel van dit bestemmingsplan) is sprake van dermate hoge verkeersintensiteiten in vergelijking met de toegekende functie van erftoegangsweg. Om het verkeer hier goed te kunnen afwikkelen zijn maatregelen nodig op het gebied van vormgeving (zoals snelheidsremmende maatregelen, etc.).

Voor wat betreft de verkeersafwikkeling zijn op wegvakniveau geen nieuwe knelpunten ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Wel worden eventuele 'bestaande' knelpunten nog zwaarder belast. Met name het kruispunt van de nieuwe N201 met de Legmeerdijk en de aansluiting van de Verlengde Meerlandendijk (Japanlaan) op de Legmeerdijk vormen een belangrijk aandachtspunt. Ook kan de combinatie van de zwaar belaste kruispunten tussen de Bloemenveiling, het kruispunt N201 – Legmeerdijk, de rotonde Legmeerdijk – Japanlaan en de Legmeerdijk – Machineweg op korte afstand van elkaar ertoe leiden dat er stagnatie van verkeer gaat optreden. In het kader van de N201 2^e fasestudie vormt dit een punt dat in overleg met de gemeenten Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen en de provincie Noord-Holland nader zal worden onderzocht. De ontwikkeling van Green Park Aalsmeer draagt in beperkte mate bij aan dit (potentiële) knelpunt.

Ten aanzien van de aansluitingen op het autosnelwegennet bij de A4 en de A9 geldt dat de bijdrage van Green Park Aalsmeer als geheel circa 7% bedraagt. Dit leidt naar verwachting niet tot een nieuw knelpunt bij de aansluitingen aangezien de aansluitingen al zwaar zijn belast. In geval van de uitvoering van alleen de deelgebieden 3, 5, 7, 9 en 10 geldt dat de toename van verkeer aanzienlijk minder groot is dan de ontwikkeling van alle deelgebieden (2 tot 3% in plaats van 7%).



Voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten en niet volledige aanleg bedrijfsstraat

Omdat de realisatie van het een voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten en het niet volledig in gebruik kunnen nemen van de bedrijfsstraat (vanwege het bestaande bedrijf in deelgebied 10) geen onderdeel zijn geweest van het verkeersonderzoek is er in mei 2011 door Goudappel Coffeng een verkeersanalyse uitgevoerd voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten (kenmerk ASR040/Msm/0193, zie bijlage). Daarbij is gekeken naar welke verkeersgeneratie ontstaat en de verkeersafwikkeling en ontsluiting. In de verkeersanalyse is tevens gekeken naar de effecten van het wijzigingen van de verkeersstructuur (het niet realiseren van een deel van de bedrijfsstraat). Daarbij dient te worden opgemerkt dat in de verkeersanalyse nog is uitgegaan van maximaal 750 personen. Dat maximum aantal is niet meer aan de orde omdat in het bestemmingsplan een maximum van 640 personen is vastgelegd. Ook is in de analyse nog rekening gehouden met 100 motorvoertuigen vanwege het bedrijf op Legmeerdijk 281A. De ontsluiting van dit bedrijf is inmiddels verplaatst richting de Japanlaan zodat het daadwerkelijke aantal motorvoertuigen per etmaal lager zal uitvallen.

Uit de verkeersanalyse blijkt op basis van de verschillende aannames dat de theoretische verkeersgeneratie van het migrantenmotel tussen de 100 en 400 aankomsten en vertrekken ligt in het spitsuur. Een vergelijking met soortgelijke hotels leert dat niet alle arbeiders gelijktijdig naar het werk vertrekken of terugkomen. Daarnaast blijkt dat het merendeel van de arbeiders van en naar het werk gaan met behulp van groepsvervoer. In de praktijk zal het aantal verkeersbewegingen in het spitsuur lager liggen dan 400 aankomsten en vertrekken, mede ook doordat het maximum aantal personen is verlaagd naar 640 personen. Voor de ochtendspits zijn de volgende aannames gedaan:

- 75% van de arbeiders vertrekt in de ochtendspits, waarvan 70% via groepsvervoer en 30% met personenauto's;
- 5% van de arbeiders komt terug in de ochtendspits, waarvan 70% via groepsvervoer en 30% met personenauto's;
- 10% van het totaal aantal aankomende en vertrekkende werknemers vindt plaats in de ochtendspits;
- 10% van het totaal aantal leveringen vindt plaats in de ochtendspits.

Voor de avondspits zijn de volgende aannames gedaan:

- 75% van de arbeiders komt terug in de avondspits, waarvan 70% via groepsvervoer en 30% met personenauto's;
- 5% van de arbeiders vertrekt in de avondspits, waarvan 70% via groepsvervoer en 30% met personenauto's;
- 10% van het totaal aantal aankomende en vertrekkende werknemers vindt plaats in de
de
- avondspits;
- 10% van het totaal aantal leveringen vindt plaats in de avondspits.

De te verwachten verkeersstromen en de bijbehorende oriëntaties zijn vervolgens door middel van figuren inzichtelijk gemaakt. In de verkeersanalyse is aangegeven dat zowel vanuit verkeersveiligheidsoogpunt als verkeersafwikkeling het niet mogelijk is om de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten rechtstreeks aan te sluiten op de Legmeerdijk. De hoeveelheid verkeer op de Legmeerdijk, circa 14.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020, is zodanig dat het verkeer van de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten nauwelijks kan invoegen. De Legmeerdijk is een gebiedsontsluitingsweg, waarbij aansluitingen door middel van voorrangskruispunten minder gewenst zijn vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. De kans op kop-staart botsingen is bij een



ontsluiting van de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten op die locatie erg groot. Aanbevolen wordt om alleen rechtafslaand verkeer naar de voorziening toe te staan via een inrit tussen Legmeerdijk 281 en 283. Verkeer afkomstig uit de richting van zowel de bestaande als de nieuwe N201 mag niet direct gebruik maken van de inrit, maar dient iets om te rijden door bij de rotonde van de Japanlaan-Legmeerdijk te keren. Al het verkeer afkomstig van de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten (uitgaand verkeer) dient te worden ontsloten via de (nieuwe) bedrijfsstraat in deelgebied 10. Het uitgaande verkeer zal dus niet terugrijden via de inrit tussen Legmeerdijk 281 en 283. De bedrijfsstraat in deelgebied 10 is vanaf de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten te bereiken via een weg direct achter de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten. Gezien de functie, vormgeving en gebruik van de bedrijfsstraat in deelgebied 10 vormt de toevoeging van verkeer van de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten geen knelpunt. Het verkeer kan voldoende worden afgewikkeld op de betreffende wegen.

Voor de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten wordt op basis van ervaringen elders geadviseerd om uit te gaan van een parkeernorm van minimaal 0,2 parkeerplaats per kamer. Op basis van de maximaal 640 slaapplekken betekent dat minimaal 128 parkeerplaatsen.

De inrit tussen Legmeerdijk 281 en 283 en de weg direct achter de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten kan ook worden gebruikt door ander verkeer dat naar één van de bedrijfspavementen in de deelgebieden 9 en 10 rijdt. Doordat er voor de inrit en de weg achter de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten sprake zal zijn van eenrichtingsverkeer en er voor de weg achter de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten tevens een vrachtverbod zal gelden, zal het verkeer echter beperkt zijn. Gezien de absolute intensiteiten, zoals deze zijn gehanteerd in het onderzoek van de rapportage 'Verkeers- en milieuonderzoek in het kader van bestemmingsplannen Green Park Aalsmeer' d.d. april 2011, met het kenmerk GPK002/Nbc/0009, is de verwachting dat maximaal 300 personenauto's met als bestemming deelgebied 9 of 10 gebruik zullen maken van deze weg. Daarbij is uitgegaan van een vrachtpercentage van 15 procent (conform modelberekeningen) en er is van uitgegaan dat van het personenverkeer circa 1/4^e deel van de deelgebieden 9 en 10 gebruik zal maken van de inrit tussen Legmeerdijk 281 en 283 en de weg direct achter de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten. Een dergelijke verkeersintensiteit is aanvaardbaar.

De bedrijfsstraat in deelgebied 10 kan in eerste instantie niet volledig worden gerealiseerd. Door het niet voltooiën van de bedrijfsstraat ontstaat een hoefijzer in plaats van een rondje. Als gevolg hiervan zal een verdubbeling van verkeer aan de noord- en oostzijde plaatsvinden. Uitgaand van het verkeersmodel gaat het in absolute zin om een groei van 1.400 naar 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Voor de verkeersafwikkeling zal het niet volledig maken van de bedrijfsstraat geen directe gevolgen hebben. Het verkeer kan voldoende worden afgewikkeld op de wegen. Wel moet rekening worden gehouden met omrij afstanden. Daarnaast betekent het niet volledig maken van de bedrijfsstraat dat hulpdiensten een deel van de percelen maar vanuit één kant kunnen benaderen.

4.2 Akoestische aspecten

Wegverkeerslawaaï

In het plangebied worden langs de Hornweg en de Machineweg enkele nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen toegestaan. Deze nieuwe woningen zijn gelegen in de



geluidszones van enkele bestaande wegen en de geluidszone van de nieuwe Japanlaan (voorheen Verlengde Meerlandenweg). Er dient daarom na te worden gegaan wat de geluidsbelasting is ter plaatse van deze nieuwe woningen om te bezien of de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden. Indien de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld tot aan de maximale ontheffingswaarde.

De geluidsbelasting ter plaatse van de gevels van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen is in april 2011 onderzocht door Goudappel Coffeng (kenmerk GPK002/Nbc/0009, zie bijlage). Hierbij is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek (zie paragraaf 4.1).

Uit het onderzoek blijkt dat er in een aantal gevallen sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden.

Omdat het toepassen van maatregelen niet mogelijk is of onvoldoende geluidsreductie oplevert is het nodig om in het kader van dit bestemmingsplan hogere grenswaarden vast te stellen. Het ontwerp-besluit van de hogere grenswaarden heeft tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Op 18 oktober 2011 heeft het college van Burgemeester en Wethouders een besluit genomen om hogere grenswaarden te verlenen.

In de omgeving van het plangebied zijn bestaande geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig. Door middel van akoestisch onderzoek is nagegaan welke geluidsbelasting de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen in de omgeving zullen ondervinden als gevolg van de aanleg van de nieuwe Japanlaan. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege wegverkeer op deze nieuwe verbindingsweg ter plaatse van de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen lager is dan voorkeurgrenswaarde.

Verder is in het akoestisch onderzoek ook gekeken naar de gevolgen voor de bestaande woningen door de aanleg van de rotonde op de Legmeerdijk. De aanpassing van de weg is aan te merken als reconstructie en dient daarom akoestisch te worden onderzocht. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanleg van de rotonde niet leidt tot een toename van de geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woningen. Er is zelfs sprake van een afname van de geluidsbelasting. Dat komt doordat de verkeersintensiteiten op de Legmeerdijk zullen afnemen door de omlegging van de N201.

Als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen in Green Park Aalsmeer is een toename van het verkeer op de omliggende wegen te verwachten. Uitgangspunt is om de toename van het verkeer op omliggende wegen zo min mogelijk te laten zijn. In het kader van goede ruimtelijke ordening is in het akoestisch onderzoek ook gekeken naar wat de gevolgen zijn van de toename van het verkeer vanwege Green Park Aalsmeer. Daaruit blijkt dat alleen langs de Machineweg sprake zal zijn van een merkbare toename van de geluidsbelasting op enkele woningen. De geluidsbelasting neemt toe met circa 3 dB tot maximaal 53 dB. Dergelijke geluidsbelastingen worden aanvaardbaar geacht in een omgeving als het onderhavige gebied.

In verband met de realisatie van de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten is in mei 2011 door Goudappel Coffeng gekeken naar de gevolgen van het inkomende en uitgaande verkeer van de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten. Er is daarbij nog uitgegaan van maximaal 750 personen in plaats van 640 personen waardoor de berekende geluidsbelastingen in de werkelijkheid lager zullen uitvallen. Ook is in de analyse nog rekening gehouden met 100 motorvoertuigen vanwege het bedrijf op Legmeerdijk 281A. De ontsluiting van dit bedrijf is inmiddels verplaatst naar de Japanlaan zodat het aantal motorvoertuigen per etmaal en dus de geluidsbelasting nog lager zullen uitvallen.



In de analyse is ook gekeken naar het gebruik van de weg door bestemmingsverkeer richting de deelgebieden 9 en 10. De ontsluitingsweg zal een 30 km/u weg worden waardoor deze volgens de Wet geluidhinder niet gezoneerd is. Desondanks is in het kader van goede ruimtelijke ordening nader naar de geluidssituatie gekeken.

Uit de analyse van Goudappel Coffeng blijkt dat, uitgaande van een totale verkeersintensiteit van 800 motorvoertuigen per etmaal, er sprake is van een maximaal berekende geluidsbelasting van circa 53 dB ter plaatse van de woning aan de oostzijde van de inrit tussen 281 en 283. De geluidsbelasting wordt met name veroorzaakt door de zeer korte afstand van de woning tot de rijlijn van de inrit. Deze geluidsbelasting is hoger dan de voorkeurgrenswaarde die geldt vanwege wegverkeer op 50 km/u wegen maar de berekende geluidsbelasting is niet uitzonderlijk voor een dergelijke situatie. Er is derhalve sprake van een aanvaardbare situatie. Bovendien zal de geluidsbelasting in praktijk lager uitvallen doordat in de analyse nog rekening is gehouden met 750 personen en 100 verkeersbewegingen vanwege het bedrijf op Legmeerdijk 281A. Voor de overige woningen bedraagt de geluidsbelasting 48 dB of lager.

Omdat de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten extra verkeer op de Legmeerdijk veroorzaakt (maximaal 800 extra ritten, nog uitgaande van 750 personen en 100 verkeersbewegingen vanwege het bedrijf op Legmeerdijk 281A) is ook gekeken naar de gevolgen voor woningen langs de Legmeerdijk. Daaruit blijkt dat er sprake is van een toename van het verkeer met 5% en een toename van de geluidsbelasting met circa 0,2 dB. Deze toename is niet waarneembaar voor het menselijk oor. De realisatie van de voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten leidt dan ook niet tot een wijziging van de uitkomsten van het eerdere akoestisch onderzoek uit april 2011. Ook het niet volledig realiseren van de bedrijfsstraat in deelgebied 10 leidt niet tot een wijziging van de uitkomsten van het eerdere akoestisch onderzoek.

Industrielawaai

De nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen langs de Hornweg en de Machineweg zijn gelegen buiten de 50 dB(A)-contour van Schiphol-Oost. Onderzoek naar industrielawaai is daarom niet nodig.

Overig lawaai

Conform artikel 110f van de Wet geluidhinder dient ook te worden gekeken naar de gecumuleerde geluidsbelasting (de belasting ten gevolge van alle wegen tezamen en het luchtvaartlawaai vanwege Schiphol). In het kader van het akoestisch onderzoek zijn daarom door Goudappel Coffeng ook de gecumuleerde geluidsbelastingen berekend (zie de bijlage van het akoestisch onderzoek en de bijlage van de verkeersanalyse).

De gecumuleerde geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woningen in het plangebied van dit bestemmingsplan is nergens hoger dan 65 dB. Voor de woningen nabij de inrit naar de huisvesting voor tijdelijke migranten geldt een gecumuleerde geluidsbelasting van maximaal 66 dB ter plaatse van Legmeerdijk 281. De overige berekende gecumuleerde geluidsbelastingen zijn lager.

Gelet op het regionaal beleid zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen aanvaardbaar. In het regionale beleid is een gecumuleerde geluidsbelasting van 66 dB (maximale ontheffingswaarde + 3 dB) namelijk als maximaal aanvaardbaar aangemerkt.



4.3 Veiligheid en technische infrastructuur

Vanuit het oogpunt van veiligheid en technische infrastructuur is een aantal zaken van belang. Zo gelden er veiligheidszones met betrekking tot straalpaden en het transport over de weg.

Straalpaden, kabels en leidingen

In de nabijheid van de kruising Legmeerdijk-Machineweg is een straalpadverbinding tussen Alphen aan de Rijn en Amsterdam Rai aanwezig. Ter plaatse van een dergelijke straalpadverbinding gelden hoogtebeperkingen ter voorkoming van het verstoren van het straalpad.

Uit de informatie van KPN blijkt dat de betreffende straalpadverbinding niet in het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen. Er gelden in het plangebied daarom geen hoogtebeperkingen vanwege de straalpadverbinding.

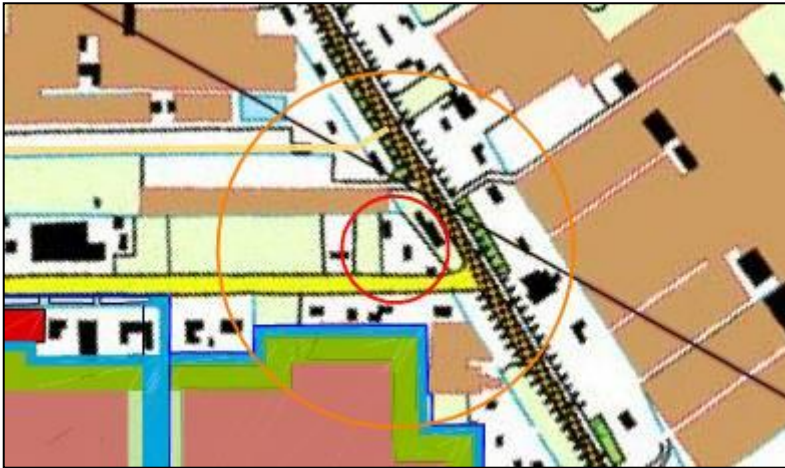
Voor zover bekend is in de deelgebieden 9 en 10 geen hoofdgastransportleiding aanwezig. Wel is er ter hoogte van de Legmeerdijk een tweetal hogedruk aardgasleidingen aanwezig (W-529-01 en W-529-15). Deelgebied 10 ligt binnen het invloedsgebied van deze gasleidingen. Vanwege de ligging nabij de hoofdgastransportleiding is er onderzoek verricht naar het groepsrisico als gevolg van de gasleidingen (zie onder het kopje “vervoer gevaarlijke stoffen”).

In en nabij het plangebied zijn verder geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

Opslag gevaarlijke stoffen

Het gebruik en/of de opslag van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, LPG en giftige stoffen kan risico's met zich meebrengen. Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van het gebruik en/of de opslag van gevaarlijke stoffen moet daarom rekening worden gehouden met individueel (plaatsgebonden)- en/of groepsrisico. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geeft de grenswaarden aan voor kwetsbare objecten en richtwaarden voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten ten aanzien van de plaatsgebonden risicocontouren.

Volgens de risicokaart van de provincie zijn in het plangebied geen inrichtingen aanwezig waar activiteiten plaatsvinden die een risico vormen voor de omgeving. Nabij het plangebied is één inrichting gevestigd waar activiteiten plaatsvinden die een risico vormen voor de omgeving. Het gaat daarbij om het LPG-tankstation aan de Machineweg 301. Een deel van het plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van 150 meter van het LPG-tankstation (zie navolgende afbeelding).



Afbeelding: invloedsgebied LPG-tankstation Machineweg 301

Door onderzoeksbureau Cauberg-Huygen is in maart 2011 onderzoek verricht naar het LPG-tankstation (kenmerk 20090098-04, zie bijlage). Het LPG-tankstation heeft een doorzet die is begrensd op maximaal 500 m³ per jaar en een ondergrondse LPG-tank met een inhoud van 8 m³. Het tankstation is daarmee een categoriale inrichting. Omdat de doorzet van het tankstation kleiner dan 1.000 m³ per jaar is zijn de afstanden van plaatsgebonden risicocontouren rond vulpunten, een ondergronds of ingeterpt reservoir en de afleverzuil 15 tot 45 meter. De plaatsgebonden risicocontouren van 10⁻⁶ per jaar liggen daarmee buiten het plangebied van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van het groepsrisico geldt dat het aantal personen in het invloedsgebied zal toenemen. Omdat deelgebieden 9 en 10 na 2010 worden ontwikkeld zal het aantal personen binnen het invloedsgebied echter niet de maximaal toegestane hoeveelheid personen overschrijden (aangezien LPG-tankwagens na 2010 moeten zijn voorzien van een hittewerende coating). Het groepsrisico ligt daarmee ook onder de oriëntatiewaarde. Wel is er sprake van een toename van het groepsrisico (door de toename van het aantal personen binnen het invloedsgebied). Deze toename dient door burgemeester en wethouders te worden verantwoord. Hiervoor is in overleg met de regionale brandweer een verantwoordingsparagraaf opgesteld (zie bijlage).

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen als LPG en giftige stoffen kan risico's met zich meebrengen. Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van vervoersroutes van gevaarlijke stoffen moet daarom rekening worden gehouden met individueel (plaatsgebonden)- en/of groepsrisico.

Provinciale wegen als de (nieuwe) N201 en de Legmeerdijk zijn automatisch aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook kunnen er gevaarlijke stoffen worden vervoerd via de Ringvaart.

Omdat de tunnel van de nieuwe N201 ter hoogte van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder als een zogenaamde categorie 1 tunnel zal worden uitgevoerd zal er geen LPG transport plaatsvinden over het deel van de N201 (tussen Ringvaart en Legmeerdijk). Brandbare vloeistoffen (LF1 en LF2) kunnen wel door de tunnel worden vervoerd.

Wegen als de Hornweg en de Japanlaan worden uitgesloten van het vervoer van gevaarlijke stoffen en dus ook van LPG. Hiertoe hebben burgemeester en wethouders op 15 februari 2011 het besluit genomen om de provinciale wegen Legmeerdijk (gedeelte Aalsmeer),



Bosrandweg en de bestaande N201 (gedeelte Aalsmeer) aan te wijzen als route vervoer gevaarlijke stoffen en voor alle overige wegen in de gemeente Aalsmeer te werken met een ontheffingssysteem (Besluit Routing vervoer Gevaarlijke Stoffen). Het vervoer van LPG zal in en nabij het plangebied derhalve alleen via de Legmeerdijk plaatsvinden.

Door onderzoeksbureau Cauberg-Huygen is in maart 2011 onderzoek verricht naar het vervoer van gevaarlijke stoffen (kenmerk 20090098-04, zie bijlage). Daaruit blijkt dat er bij zowel de nieuwe N201, de Legmeerdijk, de Ringvaart als de 12 inch-hoofdgastransportleiding geen sprake zal zijn van een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar.

Daarnaast zal het groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe N201, de Legmeerdijk en de Ringvaart geen belemmering vormen aangezien het groepsrisico zich in zowel de huidige als toekomstige situatie zeer ruim onder de oriëntatiewaarde zal bevinden. Wel geldt dat er als gevolg van een toename van het aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied sprake zal zijn van een toename van het groepsrisico. Deze toename dient door burgemeester en wethouders te worden verantwoord. Hiervoor is in overleg met de regionale brandweer een verantwoordingsparagraaf opgesteld (zie bijlage).

Nabij het plangebied is ter hoogte van de Legmeerdijk een tweetal hogedruk aardgasleiding aanwezig. In het onderzoek van maart 2011 zijn eveneens berekeningen uitgevoerd voor deze hogedruk aardgasleidingen. Uit de berekening blijkt dat de aardgasleidingen ter plaatse van het plangebied geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} hebben. Het groepsrisico van de leiding ligt ruim onder de oriëntatiewaarde en de realisatie van de plannen leidt niet tot een toename van het groepsrisico. Het groepsrisico vormt daarmee geen belemmering en een verantwoording van het groepsrisico is niet aan de orde.

Externe Veiligheid explosieven

Ten tijde van de Tweede Wereldoorlog bevond zich langs de noordwestelijke grens van deelgebied 3 en 5 (evenwijdig aan de Aalsmeerderweg) een spoorlijn die met regelmaat het doelwit was beschietingen en bombardementen. Ook is het plangebied met regelmaat getroffen als gevolg van misworpen bij bombardementen op het vliegveld van Schiphol, hetgeen heeft geresulteerd in een groot aantal oorlogshandelingen op locaties langs de Hornweg, Machineweg en Aalsmeerderweg.

In oktober 2009 is door Arcadis een vooronderzoek verricht naar de aanwezigheid van conventionele explosieven in het projectgebied van Greenpark Aalsmeer (kenmerk 72420-VO-02, zie bijlage). Op basis van een analyse van alle op dit moment beschikbare (historische) feiten wordt geconcludeerd dat er geen aanwijzingen zijn in het feitenmateriaal waaruit blijkt dat explosieven binnen de grenzen van de onderzoekslocatie Green Park zijn achtergebleven.

Externe Veiligheid Schiphol

Externe veiligheid in relatie tot de luchthaven Schiphol heeft betrekking op mogelijke vliegtuigongevallen en dodelijke slachtoffers onder omwonenden en werknemers van bedrijven in de omgeving van Schiphol. Dit risico is onder meer afhankelijk van de veiligheid van vliegtuigen, het baangebruik en de vliegroutes. De beheersing van de veiligheidsrisico's vindt onder meer plaats door het vliegen over gebieden met veel bevolking zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zijn in het Luchthavenindelingbesluit beperkingen aan de ruimtelijke ordening vastgelegd die moeten bewerkstelligen dat het veiligheidsrisico door de ruimtelijke ontwikkelingen beheerst wordt (zie paragraaf 4.4).



4.4 Luchthavenindelingbesluit

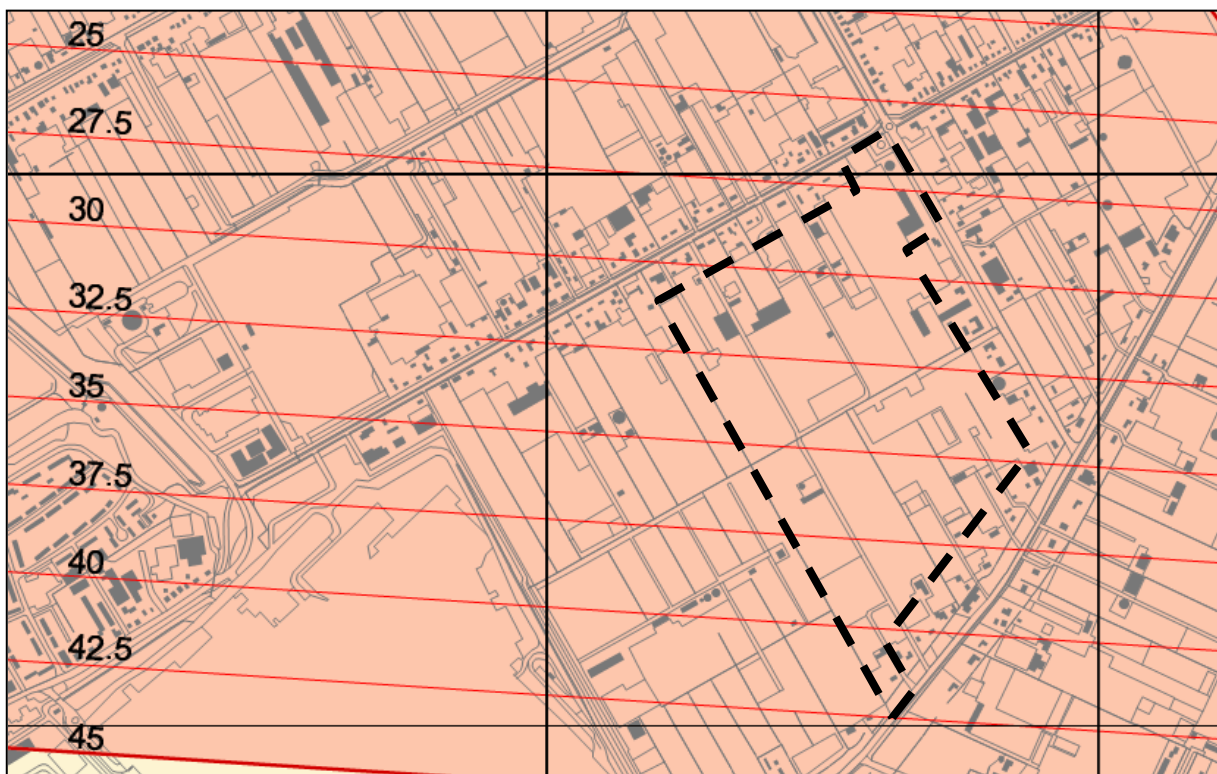
In artikel 8.8 onder lid 1 van de Wet Luchtvaart is bepaald dat voor de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan het Luchthavenindelingbesluit in acht moet worden genomen indien het plangebied is gelegen binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied.

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan valt binnen de zones van het beperkingengebied volgens het Luchthavenindelingbesluit. Het gaat daarbij om:

1. hoogtebeperkingen;
2. beperkingen ten aanzien van functies;
3. beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies.

Hoogtebeperkingen

Voor een gebied met hoogtebeperkingen geldt dat de maximale bouwhoogtes in het bestemmingsplan niet hoger mogen zijn dan de toegestane bouwhoogtes volgens het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Deze veiligheidsnormen zijn noodzakelijk om de gevolgen van het doorschieten en het te vroeg landen van vliegtuigen te verminderen.



Afbeelding: uitsnede hoogtebeperkingenkaart Luchthavenindelingbesluit

Op de hoek Hornweg-Machineweg geldt een maximale bouwhoogte van circa 26 meter. De bouwhoogte mag onder een hellend vlak van 0.9° mag oplopen tot 42,5 meter in het zuidwesten van deelgebied 10.

De genoemde hoogtes gelden vanaf het peil van Schiphol (4 m – NAP). Dat betekent dat alle in het LIB genoemde hoogtematen worden gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven Schiphol. Een hoogtemaat van bijvoorbeeld 26 meter komt overeen met 22 m +



NAP. Het gemiddelde maaiveldniveau in de Oosteinderpoelpolder is gelegen op een hoogte van 4,12 m – NAP en is daarmee nagenoeg gelijk aan het peil van Schiphol.

In het plangebied zullen geen bouwhoogtes worden toegestaan die strijdig zijn met de binnen het Luchthavenindelingbesluit gestelde hoogtebeperkingen.

Voor (mobiele) bouwkransen geldt op grond van artikel 8.12 van de wet een verbod en een stelsel van ontheffingen.

Beperkingen ten aanzien van functies en gebouwen

In een gebied waar volgens het Luchthavenindelingbesluit in verband met het externe-veiligheidsrisico en de geluidbelasting een (bouw)beperking van gevoelige objecten geldt (de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 van het Luchthaven-indelingbesluit Schiphol, aangewezen met nummer 4), zijn geen (nieuwe) woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan.

Het plangebied ligt geheel binnen de zone waar in principe geen nieuwe geluidsgevoelige objecten zijn toegestaan in verband met vliegtuiglawaai. Bestaande woningen zijn conform het Luchthavenindelingbesluit wel toegestaan. Nieuwe geluidsgevoelige objecten zijn alleen toegestaan na afgifte van een verklaring van geen bezwaar door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

In de toelichting van het Luchthavenindelingbesluit is aangegeven dat een verklaring van geen bezwaar mogelijk is voor de bouw van woningen ter opvulling van aanwezige gaten in aaneengesloten bebouwing. Daarbij geldt de beleidslijn dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen gaten in lintbebouwing en gaten in stedelijk of dorpsgebied. Wat betreft lintbebouwing wordt een maximum gehanteerd van 3 woningen en bij bestaand stedelijk gebied of dorpskommen een maximum van 25 woningen.

Verzoeken om een verklaring van geen bezwaar die vallen binnen de bovengestelde grenzen, kunnen in beginsel namens de betrokken ministers worden afgehandeld. In andere gevallen is het verlenen van een verklaring van geen bezwaar niet uitgesloten, maar is nadere besluitvorming door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM vereist (inmiddels minister van Infrastructuur en Milieu).

Op 8 oktober 2007 is naar aanleiding van een ingediend verzoek voor een tweetal woningen naast Machineweg 204 een verklaring van geen bezwaar afgegeven door de VROM-Inspectie. Voor de overige nieuwe woningen aan de Hornweg en Machineweg is nog geen verklaring van geen bezwaar.

Gelet op de Wet luchtvaart zijn woningen dan wel uitbreiding van woningen in het bestemmingsplan alleen toegestaan indien voor de desbetreffende woning dan wel woninguitbreiding een verklaring van geen bezwaar is verleend.

Vanuit rijksbeleid kunnen er daarnaast ook beperkingen gelden in verband met de 20 Ke-contour (zie paragraaf 2.2, beschrijving Nota ruimte). Het plangebied is gelegen binnen de 20 Ke-contouren. Omdat het gebied echter al bestaand bebouwd gebied is, is er geen beperking voor de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen.

Beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies

De laatste beperking die voortvloeit vanuit het Luchthavenindelingbesluit is de zone ten behoeve van de beperking van het aantrekken van vogels in verband met het vliegverkeer



(de gronden bedoeld in artikel 2.2.3 van het Luchthaven-indelingbesluit Schiphol, aangewezen met nummer 5. Binnen de zone gelden beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies. Het gaat daarbij om:

- industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- viskwekerijen met extramurale bassins;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- natuurreservaten en vogelreservaten;
- aanleg moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 ha.

Aanvaringen tussen luchtvaartuigen en vogels vormen een reëel gevaar voor de luchtvaart. Meer dan negentig procent van dergelijke aanvaringen vindt plaats op of in de directe nabijheid van luchthavens.

Gelet op de vogelaanvaringsstatistieken heeft Schiphol te kampen met grote vogeloverlast. Het vogelaanvaringsgevaar wordt onder andere veroorzaakt door de aanwezigheid van gebieden met een sterke vogelconcentratie in de nabijheid van de luchthaven. Gebieden met een sterke vogelconcentratie en het uitstralingseffect daarvan zijn een gevaar voor die delen van de aan- en uitvliegroutes waar vliegtuigen zich op lagere hoogte bevinden. Van de in artikel 2.2.3 opgenomen vormen van grondgebruik en bestemmingen, zoals bijvoorbeeld viskwekerijen met extramurale bassins, kan in redelijkheid worden aangenomen dat deze, door te dienen als locatie met voedselaanbod, rustplaats of slaapplek, grote vogelconcentraties kunnen aantrekken. Het toevoegen van zaken of activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels hebben, kan de situatie op en rond de luchthaven verslechteren. Daarom bepaalt artikel 2.2.3 dat nieuwe gevallen van gebruik of bestemming binnen deze categorieën niet zijn toegestaan. Gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën is wel toegestaan indien dat gebruik of die bestemming rechtmatig is op het moment van inwerkingtreding van het Luchthavenindelingbesluit.

Ook in dit geval kan een gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën wel gerealiseerd worden als overeenkomstig artikel 8.9 van de wet een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Het plangebied ligt binnen de zone met een beperking van vogelaantrekkende functies. Voor het plangebied geldt echter dat de aanleg van vogelaantrekkende functies niet is voorzien.

4.5 Bodemkwaliteit

Voor de realisatie van nieuwe bebouwing geldt dat er inzicht dient te zijn in de bodemkwaliteit. De bodem in het projectgebied dient daarom te worden getoetst aan de geldende streefwaarden² en interventiewaarden³ die zijn opgenomen in de Circulaire streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering (d.d. 24 februari 2000, VROM). Er is daarbij sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien een interventiewaarde van een stof wordt overschreden. Sanering is dan noodzakelijk.

Voor de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Ouder-Amstel en Uithoorn zijn in het kader van het regionale bodembeheersplan (d.d. juni 2008) bodemkwaliteitskaarten voor de bovengrond en ondergrond opgesteld. Deze geven de diffuse bodemkwaliteit van een gebied weer.

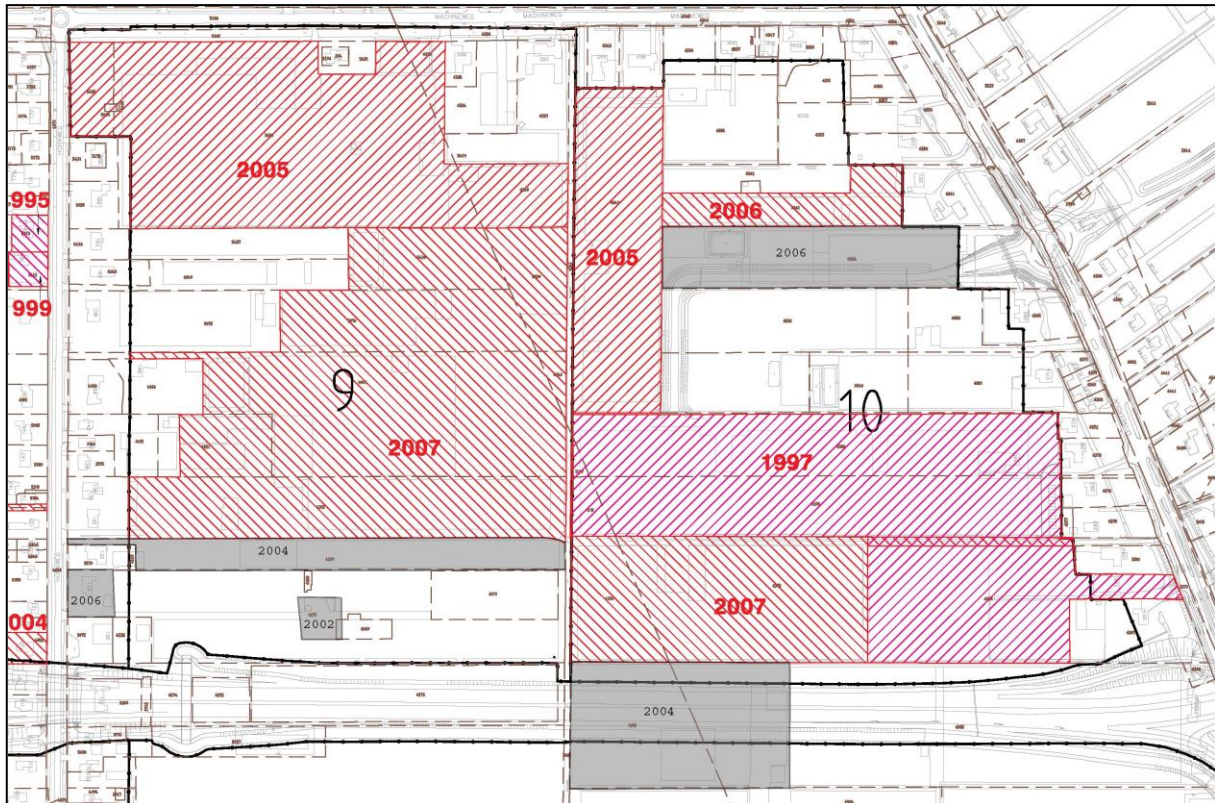
² streefwaarden geven het milieukwaliteitsniveau aan van een "schone" bodem, die geschikt is voor alle mogelijke functies.

³ interventiewaarden bodemsanering geven het milieukwaliteitsniveau aan waarboven ernstige vermindering optreedt van de functionele eigenschappen van de bodem.



Gelet op de bodemkwaliteitskaart voor de bovengrond (0 - 0,5 meter – maaiveld) geldt er voor het plangebied een algemene verwachting dat de bovengrond licht tot matig verontreinigd is. Het plangebied is gelegen in bodemkwaliteitszone B3 (buitengebied). Gelet op de bodemkwaliteitskaart voor de ondergrond (0,5 meter – maaiveld - 2 meter – maaiveld) geldt er een algemene verwachting dat de ondergrond schoon is. Het plangebied is gelegen in bodemkwaliteitszones O12 (buitengebied).

In het plangebied zijn in het verleden en recent diverse percelen onderzocht op de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (zie bijlage).



Afbeelding: overzicht percelen waar bodemonderzoek is uitgevoerd (stand van zaken per september 2009, gearceerde en grijze gedeelten zijn onderzocht.)

Naar aanleiding van de resultaten van deze onderzoeken kan worden gesteld dat de algemene bodemkwaliteit voldoende is voor het voorgenomen gebruik. Wel is uit de onderzoeken een viertal locaties naar voren gekomen waar sprake is van een vermoeden van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Op deze locaties zal met een nader onderzoek de aard, mate en omvang van de verontreiniging worden vastgesteld. Op basis van de resultaten van het nader onderzoek moet worden bepaald of er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging en daarmee de noodzaak tot saneren.

Omdat in veel gevallen ten tijde van het bodemonderzoek de terreinen nog in gebruik waren, is het vaak niet mogelijk gebleken een asbest onderzoek uit te voeren conform de NEN 5707. Na sloop van de opstallen zal dit onderzoek alsnog plaatsvinden.

Per 1 juli 2008 geldt voor bodemonderzoeken een nieuw stoffenpakket waarop geanalyseerd dient te worden. Voor alle bodemonderzoeken van voor deze datum geldt dat deze geactualiseerd moeten worden naar het nieuwe stoffenpakket. Daar waar een verdenking bestaat met betrekking tot het gebruik van bestrijdingsmiddelen zal het bodemonderzoek



worden aangevuld met onderzoek van OCB's (organochloorbestrijdingsmiddelen: DDT, aldrin, dieldrin, lindaan, etc.).

Daarnaast bevinden zich in het plangebied en groot aantal slootdempingen. Dergelijke dempingen worden conform de NEN 5740 aangemerkt als verdachte (deel)locaties. In de uitgevoerde bodemonderzoeken zijn deze dempingen niet of nauwelijks onderzocht volgens de daarbij behorende strategie. Deze locaties zullen daarom alsnog in overeenstemming met de NEN 5740 worden onderzocht.

4.6 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit) in werking getreden. Hierin zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor wat betreft een zestal stoffen.

Op grond van de luchtkwaliteitseisen dient de luchtkwaliteit bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, te worden betrokken in de afwegingen.

Nederland haalt de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet in de door Europa geëiste jaren: 1 januari 2005 respectievelijk 1 januari 2010. De nieuwe Europese richtlijn die in juni 2008 gepubliceerd is, biedt extra tijd als Nederland aantoonde binnen een uitsteltermijn van 6 jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) wel aan de normen te kunnen voldoen. Nederland heeft daarom het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld, waarin een groot aantal maatregelen is opgenomen om de luchtkwaliteit aanzienlijk te verbeteren.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is in principe een groot, samengesteld luchtkwaliteitsplan. De gemeentelijke en provinciale overheden en de landelijke overheid hebben elk op hun eigen niveau plannen gemaakt om de luchtkwaliteit te verbeteren omdat de luchtkwaliteit in Nederland niet overal voldoet aan de Europese eisen. De bundeling van deze plannen, inclusief maatregelen, voorgenomen grote projecten, kosten en verwachte effecten, heet het NSL. Het NSL-programma is per 1 augustus 2009 in werking getreden en heeft een looptijd van vijf jaar, waarna zo nodig een nieuw programma wordt opgesteld.

Uit luchtkwaliteitsonderzoek van Goudappel Coffeng van april 2011 (kenmerk GPK002/Nbc/0009, zie bijlage) blijkt dat er sprake is van een toename van luchtverontreiniging bij planontwikkeling van Green Park Aalsmeer. De toename bedraagt meer dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (= 3 procent) voor NO_2 . Het project draagt daardoor 'In Betekende Mate' (IBM) bij aan de concentraties in de buitenlucht. De extra emissies die het project veroorzaakt zijn opgenomen in het NSL. Met behulp van de Saneringstool zijn ondermeer de effecten van de ruimtelijke projecten op de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Er vinden in het studiegebied voor de relevante jaren geen overschrijdingen plaats van de normen zoals die zijn opgenomen in de Wet luchtkwaliteit. De ruimtelijke ontwikkeling van de Green Park Aalsmeer kan derhalve doorgang vinden op basis van artikel 5.16 lid d van de Wet Milieubeheer.

In een nadere analyse is in mei 2011 door Goudappel Coffeng nog gekeken naar de gevolgen voor luchtkwaliteit als de voorziening voor tijdelijke arbeidsmigranten wordt gerealiseerd (kenmerk ASR040/Msm/0193, zie bijlage). Daaruit blijkt dat ook de realisatie (naast de andere ontwikkelingen in Green Park Aalsmeer) niet leidt tot een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Ook het niet volledig realiseren van de bedrijfsstraat in deelgebied 10 leidt niet tot een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.



4.7 Waterhuishouding en riolering

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw” ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de “watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit (ruimte voor water) en waterkwantiteit en veiligheid (overstroming).

Het plangebied valt grotendeels binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap Rijnland en is gelegen in de Oosteinderpoelpolder. Deze polder is een droogmakerij met een gemiddeld maaiveldniveau van 4,12 m – NAP. In het peilgebied wordt een peil gehanteerd van 5,0/5,1 meter – NAP.

De hoofdwaterstructuur in de huidige situatie bestaat uit drie tochten: de Middentocht, de Machinetocht en de Horntocht. De overige waterlopen in het gebied bestaan uit afwaterende kavel- en bermsloten. De afwatering vindt plaats richting gemaal Oosteinderpoelpolder met een capaciteit van 128 m³/min.

Het gebied van de Oosteinderpoelpolder tot aan de westelijke kruinlijn van de Legmeerdijk behoort tot het beheergebied van Rijnland. Het gebied vanaf de westelijke kruinlijn en verder richting het oosten behoort tot het beheergebied van hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Uitgangspunt en basis voor de waterstaatkundige inrichting van het gebied is het rapport “Green Park Aalsmeer, Waterhuishouding en Riolering” (d.d. 2 oktober 2006). Rijnland heeft op 7 maart 2007 per brief laten weten akkoord te zijn met het waterhuishoudings- en rioleringsplan (kenmerk 16245/EL/lz, zie bijlage).

Waterkwaliteit

Het water in de Oosteinderpoelpolder kan in de huidige situatie worden getypeerd als zoet en voedselrijk. De MTR-waarden voor stikstof en fosfor worden overschreden. Belangrijke oorzaken voor de eutrofiering in de Oosteinderpoelpolder zijn:

- Aanwezigheid van diepe kwel;
- Inlaat uit de ringvaart;
- Uit- en afspoeling landbouw en glastuinbouw;
- Overstorten stedelijk gebied.

De relatief lage chloridegehaltes kunnen duiden op de aanwezigheid van kwel (dijkse kwel en/of diepe kwel). Het watersysteem voldoet momenteel aan de MTR-waarde voor chloride.

Materiaalkeuze

Voor de nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitlogbare materialen als koper, zink of lood.



Waterberging

Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein Green Park in de Oosteinderpoelpolder neemt het percentage verhard oppervlak in de toekomst toe. Green Park Aalsmeer heeft de intentie een duurzaam watersysteem te realiseren met voldoende waterberging. In het bestemmingsplan N201-zone is de wateropgave voor het plangebied vastgelegd op 11% waterberging voor het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer (inclusief de N201). Conform de wens van het hoogheemraadschap dient in elk deelgebied minimaal 8% waterberging aanwezig te zijn, waarbij de resterende 3% elders binnen de grenzen van Green Park Aalsmeer gerealiseerd kan worden (waarbij rekening dient te worden gehouden met de aanwezige peilvakken).

Door realisatie van 11% open water in Green Park kan ook een deel van de mogelijke wateropgave van het stedelijk gebied van de Horn- en Stommeerpolder worden opgelost. In het Masterplan is voldoende waterberging voorzien. De in het Masterplan genoemde hoofdstructuur zal in ieder geval worden gerealiseerd. Voor de overige waterlopen geldt dat een alternatieve locatie of alternatieve vorm waterberging ook mogelijk moet zijn.

Deelgebieden 9 en 10 hebben gezamenlijk een oppervlak van circa 23 hectare. Gelet op deze eis dient er minimaal 18.400 m² water in de deelgebieden aanwezig te zijn. De Horntocht (6.588 m²) en de tijdelijke watergang achter Machineweg 288/290 (950 m²) vormen een deel van deze waterberging. De resterende waterberging zal in de buffers worden gerealiseerd. Indien de tijdelijke watergang wordt opgeheven zal dit water elders worden gecompenseerd.

Grondwater

In Green Park gaat mogelijk ook ondergronds worden gebouwd. Indien dit zo is zullen de gevolgen voor de grondwaterstromen worden betrokken bij de planvorming. Overleg met het Hoogheemraadschap is dan noodzakelijk.

Riolering

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

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

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



Voor het bedrijventerrein wordt gestreefd naar een 100% gescheiden rioolstelsel. Op die manier kan het hemelwater worden afgekoppeld van de riolering. Bij de ontwikkelaar van het plan ligt de zorgplicht in het kader van het Activiteitenbesluit voor het schoonhouden van het hemelwater. Aandachtspunt is onder andere dat er geen uitlogbare materialen worden toegepast.

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

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

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

Nabij het plangebied ligt de afvalwaterpersleiding vanaf het rioolgemaal Machineweg. Deze afvalwaterpersleiding heeft een beschermingszone.

Indien wordt aangesloten op de gemeentelijke riolering is geen nodig van het hoogheemraadschap van Rijnland.

Waterkering

In of nabij het plangebied bevinden zich geen waterkeringen of boezemwaterkeringen, met uitzondering van de Legmeerdijk. Ter bescherming van de waterkering gelden er volgens de Keur van het Hoogheemraadschap verbodsbepalingen voor werkzaamheden aan de waterkering en binnen de bijbehorende beschermingszone van de waterkering. Constructies in, op of nabij een waterkering vormen namelijk een potentieel gevaar voor de primaire functie van de waterkering. Niet alleen kan bebouwing het waterkerend vermogen negatief beïnvloeden, ook kan het toekomstige dijkverzwaring in de weg staan. Het waterkerend vermogen van een dijk wordt bepaald door de kruinhoogte, de fundering, alsmede de stabiliteit en de waterdichtheid van het beklede dijklichaam. De aanwezigheid van bebouwing kan de faalmechanismen en daarmee het waterkerend vermogen negatief beïnvloeden. Het hoogheemraadschap heeft daarom bouwactiviteiten in de waterkering verboden in haar



Keur. Omdat het waterkeringbelang niet het enige belang is en bouwwerken in sommige gevallen verenigbaar zijn met een veilige waterkering, kan het hoogheemraadschap via een vergunning ontheffing verlenen van dit verbod. Om te kunnen bouwen in de zone van de waterkering is in alle gevallen dus een Keurvergunning van het hoogheemraadschap Rijnland noodzakelijk.

De beschermingszone van de waterkering Legmeerdijk is in het bestemmingsplan weergegeven door middel van een dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering".

Omdat er momenteel nog geen concrete bouwaanvragen zijn is er nog geen watervergunning aangevraagd. Zodra een aanvraag voor omgevingsvergunning voor een kavel in de zone van de waterkering concreet genoeg is zal bij het Hoogheemraadschap een watervergunning worden aangevraagd.

Keur waterbeheerder

Voor alle werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen is een watervergunning nodig van het Hoogheemraadschap Rijnland dan wel Amstel, Gooi en Vecht (in geval van de Legmeerdijk). In de keur worden verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meld- en meetplicht aangegeven. De watervergunning kan worden verleend door Rijnland dan wel Amstel, Gooi en Vecht.

Op basis van het rapport "Green Park Aalsmeer, Waterhuishouding en Rioleringsplan" (d.d. 2 oktober 2006) kan de watervergunning bij het Hoogheemraadschap van Rijnland worden aangevraagd. Rijnland heeft op 7 maart 2007 per brief laten weten akkoord te zijn met het waterhuishoudings- en rioleringsplan (zie bijlage).

4.8 Flora en fauna

Voor de bescherming van dier- en plantensoorten is de Flora en Faunawet van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet. Indien uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet.

In het kader van het bestemmingsplan "N201-zone" (zie paragraaf 3.1) is in 2002 en 2005 door adviesbureau Mertens onderzoek verricht naar de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten. De onderzoeken hebben betrekking op de aanleg van de nieuwe N201 en het nieuwe bedrijventerrein rondom die nieuwe N201, waaronder het projectgebied. Uit de onderzoeken blijkt dat in het onderzoeksgebied "N201-zone" algemene soorten voorkomen, zoals o.a. de bosmuis, egel, haas, wezel, groene kikker en kleine watersalamander. In het kader van de aanleg van de nieuwe N201 en het nieuwe bedrijventerrein is in februari 2003 ontheffing verleend door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit voor wat betreft het uitvoeren van voorgenomen maatregelen ten aanzien van deze algemene soorten. Deze ontheffing was geldig tot en met februari 2008. Sinds 2005 geldt er echter voor algemene soorten (de zogenaamde tabel 1-soorten) ook een algemene vrijstelling voor verbodsbepalingen ten gevolge van activiteiten als ruimtelijke ontwikkeling. Een ontheffing ten behoeve van de algemene soorten is daarom niet meer noodzakelijk voor werkzaamheden na februari 2008.



Naast de algemene soorten komen in en nabij het gebied ook andere beschermde soorten voor, namelijk de rugstreeppad, de ringslang, de noordse woelmuis, de kleine modderkruiper en enkele vleermuissoorten. Voor deze diersoorten geldt het volgende:

- De rugstreeppad komt in relatief lage dichtheid voor in het gebied. Door de realisatie van de plannen voor de N201-zone komt er nieuw leefgebied (oevers van nieuw te graven wateren) en wordt er speciaal voor de rugstreeppad vervangend leefgebied aangelegd. In verband met de bouwactiviteiten dienen de rugstreeppadden vooraf te worden weggevangen en te worden verplaatst naar het nieuw aangelegde compensatieleefgebied, waarbij maatregelen genomen dienen te worden om te voorkomen dat de rugstreeppadden terugkeren. Bij nader onderzoek voor de locatie zijn tot nu toe geen rugstreeppadden aangetroffen. Indien deze alsnog worden aangetroffen zullen de padden worden weggevangen en verplaatst naar het speciaal daarvoor ingericht (tijdelijke) gebied in deelgebied 3;
- De ringslang komt mogelijk voor aan de zuidzijde van de Ringvaart, maar niet in of nabij het projectgebied. De realisatie van het project zal derhalve geen effect hebben op de ringslang;
- Omdat de noordse woelmuis alleen voorkomt op de oevers van de Westeinderplassen wordt er als gevolg van de plannen voor de N201-zone (inclusief het projectgebied) geen effect verwacht op de noordse woelmuis;
- Voor de kleine modderkruiper geldt dat deze alleen is aangetroffen in de Middentocht en een zijslot van de Middentocht. Bij werkzaamheden ten aanzien van de Middentocht zal een ecologisch werkprotocol worden gevolgd;
- Er komen vijf soorten vleermuizen voor in het gebied N201-zone: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, meervleermuis, watervleermuis en laatvlieger. Er zijn verblijf- en paarplaatsen aangetroffen maar geen vliegroutes of kolonies. De sloop van bestaande gebouwen zal mogelijk leiden tot het vernietigen van enkele verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger). In de lintbebouwing (zoals Hornweg) blijven echter voldoende mogelijkheden over voor verblijf- of paarplaatsen en daarnaast komen er weer nieuwe gebouwen waarin mogelijkheden zullen komen voor verblijf- of paarplaatsen. Ook komt er in het gebied van de N201-zone veel groen en water dat foerageergebied zal vormen voor alle vleermuizen. Door de sloopwerkzaamheden uit te voeren buiten de kritieke periode zullen de vleermuispopulaties niet worden aangetast en wordt het natuurlijk verspreidingsgebied niet gewijzigd, waardoor de gunstige staat van instandhouding kan worden gegarandeerd.

Op 16 maart 2006 is in het kader van de aanleg van bedrijventerreinen rond de nieuwe N201 ontheffing verleend door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit voor wat betreft het uitvoeren van de voorgenomen maatregelen ten aanzien van de rugstreeppad en de kleine modderkruiper. Voor de vleermuizen is een ontheffing niet nodig omdat er geen sprake is van een overtreding van de verbodsbepalingen, mits de sloopwerkzaamheden plaatsvinden buiten de kritieke periode.

Voor alle beschermde en onbeschermde dier- en plantsoorten geldt te allen tijde een zorgplicht, ongeacht ontheffing of vrijstelling van de verbodsbepalingen.

In juni 2009 is door adviesbureau Mertens een actualisatie verricht door middel van een quick scan van de Flora- en faunawet voor de deelgebieden 9 en 10. In het kader van de quick scan heeft er een bezoek aan het gebied plaatsgevonden en is er gekeken naar flora- en faunaonderzoeken in de omgeving van het plangebied. In de quick scan worden de volgende conclusies getrokken:



- Broedvogels: er is een kleine kans op het voorkomen van algemene broedvogels. Voor deze vogels geldt dat de werkzaamheden buiten het broedseizoen moeten starten of moet worden voorkomen dat vogels tot nestelen komen.
- Vleermuizen: er is een kans op het voorkomen van foeragerende vleermuizen. Foerageerplaatsen werden ook in 2005 vastgesteld. Bij de realisatie van de plannen voor de deelgebieden 9 en 10 worden geen effecten verwacht. Hierbij wordt aangesloten bij de onderbouwing die geleverd is in ontheffing met nummer FF75C/2005/0432, waarin wordt gesteld dat alleen belangrijke foerageergebieden beschermd zijn. Het is niet aannemelijk dat de 9 en 10 belangrijk foerageergebied zijn omdat de deelgebieden dit in het verleden (blijkens eerder onderzoek) niet waren, belangrijke landschapselementen ontbreken en een geschikte vegetatie waarboven gevoerd kan worden afwezig is.
- Amfibieën: het is aannemelijk dat binnen het plangebied de rugstreeppad voorkomt aangezien binnen de deelgebieden geschikt leefgebied voorkomt en de soort bekend is uit de omgeving van Aalsmeer. Met de realisatie van de plannen gaat leefgebied verloren en is derhalve ontheffing van de Flora- en faunawet vereist.
- Reptielen: gelet op de aanwezige ecotopen en de ligging is het niet aannemelijk dat binnen de deelgebieden 9 en 10 zich reptielen begeven of leven.
- Vissen: er is een kans op het voorkomen van de kleine modderkruiper. Deze soort zal met de realisatie van de plannen mogelijk worden geschaad. Op grond hiervan is ontheffing van de Flora- en faunawet vereist.
- Eindconclusie: in 2005 is reeds een inventarisatie uitgevoerd in de nieuwe N201-zone te Aalsmeer, waartoe de deelgebieden 9 en 10 van Greenpark Aalsmeer behoren. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ontheffing vereist was voor de rugstreeppad en de kleine modderkruiper. In het kader van de procedure was tevens ontheffing aangevraagd van de Flora- en faunawet voor vleermuizen. Uiteindelijk is alleen voor kleine modderkruiper en rugstreeppad ontheffing verleend (FF75C/2005/0432) door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Deze ontheffing loopt tot 1 januari 2011. Uit bovenstaande beoordeling blijkt dat het nog steeds aannemelijk is dat deze soorten binnen de deelgebieden 9 en 10 van Greenpark Aalsmeer kunnen voorkomen. Eveneens is duidelijk dat het niet aannemelijk is dat er andere soorten voorkomen waarvoor ontheffing vereist is. Op grond hiervan is de ontheffing van de Flora- en faunawet nog steeds van toepassing.

Ten aanzien van de tijdelijke paddenpoel in deelgebied 3 geldt dat deze binnen 5 a 10 jaar verplaatst zal worden naar een gelijkwaardige biotoop in de buffers tussen de linten en het bedrijventpark.

4.9 Cultuurhistorie en archeologie

Monumenten

In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig.

Cultuurhistorie

In het plangebied was vroeger veen aanwezig dat in de Middeleeuwen is afgegraven. De poel die daarna ontstond is in 1867 bedijkt en drooggemalen. Zo ontstond de Oosteinderpoelpolder. In en nabij het plangebied zijn nog diverse cultuurhistorische elementen aanwezig die verwijzen naar het (ontstaans)verleden van de polder. Dit blijkt ook uit raadpleging van de cultuurhistorische waardenkaart (CHW) van de provincie:

- De Oosteinderpoelpolder is een droogmakerij en op de CHW aangewezen als historisch geografische lijn van waarde (MLA050G). Droogmakerijen zijn zeer



kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van de Meerlanden-Amsterdam. De rationele en regelmatige inrichting is duidelijk herkenbaar. De oorspronkelijke verkaveling is door de bouw van kassen slecht zichtbaar of verdwenen. De ruimtelijke en genetische samenhang met het wegen- en afwateringspatroon en de omliggende dijk is aanwezig. De kenmerkende openheid is erg aangetast door de bouw van kassen, geconcentreerde woningbouw en woningen en bedrijfsgebouwen langs de wegen. Droogmakerijen zijn niet zeldzaam.

- De Legmeerdijk is onderdeel van de Ringdijk van de Oostereinderpoelpolder. Op de CHW is de Ringdijk aangewezen als een historisch geografische lijn van waarde (MLA112G). Ringdijken, ringvaarten en afwateringssloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. Het afwateringspatroon van de Oostereinderpoelpolder valt in het oosten samen met de al oudere Legmeerdijk die tevens een deel van de ringdijk van Noorder-Legmeerpolder is. Ringdijken zijn niet zeldzaam.
- De Hornweg en de Machineweg zijn onderdeel van het wegenpatroon van de Oostereinderpoelpolder en op de CHW aangewezen als historisch geografische lijn van waarde (MLA155G). Kenmerkend voor de Meerlanden-Amsterdam zijn de polderwegen in de droogmakerijen en over de ringdijken. Het rechtlijnige en rationele wegenpatroon is kenmerkend voor de inrichting van droogmakerijen. Het oorspronkelijke wegenpatroon (een centrale weg, een parallel lopende weg en dwarsweg) is ondanks de verdichting van het wegenpatroon nabij Oostende en verschillende bedrijventerreinen herkenbaar. De ruimtelijke en genetische samenhang met het afwateringspatroon is nog aanwezig. De polderwegen sluiten aan op de landwegen over de grenzen van de middeleeuwse ontginningsblokken. Dergelijke polderwegen zijn niet zeldzaam.
- De Horntocht en de Machinetocht zijn samen met de Middentocht onderdeel van het afwateringspatroon van de Oostereinderpoelpolder. Op de CHW is het afwateringspatroon aangewezen als historisch geografische lijn van waarde (MLA113G). Het afwateringspatroon is ontstaan 19^e eeuw. Ringdijken, ringvaarten en afwateringssloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. Het afwateringspatroon is herkenbaar: de twee noordoost-zuidwest lopende tochten en de haaks hierop staande tocht die het water naar het gemaal leidt. Het afwateringspatroon heeft een samenhang met de ringdijk en het al even rechtlijnige wegenpatroon van de polder. Dergelijke afwateringspatronen zijn niet zeldzaam.
- De Legmeerdijk is een weg langs een voormalige ontginningssas. Op de CHW is deze aangewezen als historisch geografische lijn van waarde (MLA137G). Kenmerkend voor de Meerlanden-Amsterdam zijn rechte en slingerende wegen over kaden en dijken. De grenzen van de middeleeuwse ontginningsblokken: rechte en slingerende ontginningsassen en rechte zij- en achterkaden vormden vaak de basis van het wegenpatroon. De Legmeerdijk is waarschijnlijk voortgekomen uit een achterkade. De Legmeerdijk is nog duidelijk herkenbaar. De weg maakte deel uit van de doorgaande landweg van Amsterdam naar Leiden. Een ruimtelijke samenhang met de dijken van de droogmakerij van de Oostereinderpoelpolder en de Noorder-Legmeerpolder is duidelijk aanwezig. Dergelijke landwegen zijn niet zeldzaam.

Naast de cultuurhistorische elementen herbergt het plangebied een aantal bijzondere polderdetails. Het zijn landschappelijke elementen, die tezamen met de landschappelijke structuur het landschap leesbaar houden. In de droogmakerijen gaat het daarbij om de hiervoor genoemde tochten, alsmede gemalen en relictten van glastuinbouwbedrijven (schoorstenen van ketelhuizen). Momenteel wordt nagegaan of en zo ja welke relictten van glastuinbouwbedrijven behouden zullen blijven.



Archeologie

De gemeente heeft recentelijk de Beleidsnota Archeologie vastgesteld. Daarin is aangegeven op welke wijze de gemeente verantwoordelijkheid neemt voor het eigen bodemarchief. In de beleidsnota is de Beleidskaart Archeologie opgenomen, welke de onderlegger vormt bij het opstellen van een bestemmingsplan. Afhankelijk van de ligging van een plangebied zijn in de Beleidsnota criteria opgenomen waardoor bij werkzaamheden die onder een bepaalde maat blijven geen rekening hoeft te worden gehouden met archeologische waarden.

Gelet op de Beleidskaart Archeologie is Green Park Aalsmeer aangewezen als categorie 4. Dat houdt in dat geen archeologisch onderzoek nodig is indien een bouwplan kleiner is dan 10.000 m² en er geen grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 centimeter beneden maaiveld plaatsvinden.

Omdat er binnen Green Park Aalsmeer sprake kan zijn van bouwplannen groter dan 10.000 m² en grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 centimeter beneden maaiveld is in november 2008 door Arcadis een archeologisch bureauonderzoek verricht (kenmerk 11403/WA8/4A4/001753/9007/jo, zie bijlage).

Uit het onderzoek blijkt dat voor het projectgebied geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen, mits de werkzaamheden het Pleistocene oppervlak niet verstoren. Indien de top van het pleistocene dekzand nog intact is kunnen hierin mogelijk archeologische waarden uit het Paleolithicum en Mesolithicum voorkomen. De diepteligging van het dekzand maakt archeologisch onderzoek echter wel moeilijk. Verstoring tot op grote diepte kan mogelijk plaatsvinden door funderingen tot op het dekzandniveau. Aanbevolen wordt om bij de aanleg van kelders e.d. archeologisch vervolgonderzoek (IVO) in de vorm van boringen uit te voeren om de diepteligging en intactheid van de top van het dekzand te onderzoeken. Geadviseerd wordt om voorafgaand hieraan contact op te nemen met de gemeente Aalsmeer om de aard en mogelijkheden van dergelijk vervolgonderzoek te bespreken. Voor de verstoring van het pleistocene oppervlak door de toepassing van heipalen wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen gezien de geringe omvang van de verstoring in combinatie met de diffuse verspreiding van de archeologische waarden.

Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit archeologie geen bezwaren zijn tegen de voorgenomen herontwikkeling. Alleen in geval van ondergronds bouwen (dieper dan 1 meter onder maaiveld) is een Inventariserend VervolgOnderzoek (IVO) nodig. Dit is in het bestemmingsplan verankerd. Voor het overige zijn er in het bestemmingsplan geen regels opgelegd in verband met archeologie.

4.10 Milieu Effect Rapportage (MER)

Op grond van het bepaalde in de Wet milieubeheer en het op basis daarvan vastgestelde Besluit milieu-effectrapportage 1994 (gewijzigd op 1 april 2011) is het voor bepaalde ruimtelijke plannen die (als eerste) activiteiten mogelijk maken die nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu verplicht om een milieueffectrapport (MER) op te stellen of om te beoordelen of een MER opgesteld moet worden.

De aanleg van bedrijventerreinen met een grootte van 150 hectare of meer wordt aangemerkt als een activiteit waarvoor een MER noodzakelijk is. Omdat het gehele bedrijventerrein (waaronder Green Park Aalsmeer) een oppervlak heeft van meer dan 150 hectare is een MER noodzakelijk. In het kader van het momenteel geldende bestemmingsplan "N201-zone" is daarom indertijd een MER opgesteld voor het bedrijventerrein langs de N201.



Het nu voorliggende bestemmingsplan is niet het eerste bestemmingsplan dat de realisatie van een bedrijventerrein rond de omgelegde N201 mogelijk maakt. Daardoor is er geen verplichting om opnieuw een MER op te stellen. Ook omdat de indertijd opgestelde MER of hoofdlijnen nog steeds actueel is, is dit niet nodig. De verschillen tussen het momenteel geldende bestemmingsplan en het onderhavige bestemmingsplan zijn dat in het onderhavige bestemmingsplan minder parkeerplaatsen worden voorgeschreven en dat er minder bedrijfsoorten mogelijk worden gemaakt. Het onderhavige bestemmingsplan leidt daardoor tot minder verkeersbewegingen dan het momenteel geldende bestemmingsplan en hetgeen waarvan indertijd is uitgegaan bij het opstellen van de MER.



5 Bestemmingsregeling



5.1 De planvorm

Opbouw van dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen: de verbeelding van het GML-bestand (plankaart), de regels en de toelichting.

Het GML-bestand (de verbeelding en de regels) van het bestemmingsplan vormt het juridisch gedeelte en is bindend voor zowel burgers als overheid.

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de standaarden voor vergelijkbaarheid (de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen, het SVBP 2008) alsmede de 'Werkafspraken SVBP begrippen vs. Wabo' (Geonovum, concept september 2010) en is als digitaal plan (GML-bestand) opgesteld.

Opbouw regels

De regels zijn in vier groepen ingedeeld:

1. inleidende regels die onder andere duidelijk maken wat met diverse termen wordt bedoeld en op welke wijze wordt gemeten;
2. bestemmingsregels van de voorkomende bestemmingen in het plangebied (bijvoorbeeld "wonen" of "verkeer");
3. algemene regels, welke niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben maar voor het gehele plangebied gelden (zoals de algemene gebruiksregels en de algemene afwijkingsbevoegdheid);
4. overgangs- en slotregels.

Voor de bestemmingsbepalingen (groep 2) is per artikel de volgende indeling gehanteerd:

1. bestemmingsomschrijving;
2. bouwregels;
3. nadere eisen (indien noodzakelijk);
4. afwijking van de bouwregels (indien noodzakelijk);
5. specifieke gebruiksregels (indien noodzakelijk);
6. wijzigingsbevoegdheid (indien noodzakelijk).

5.2 Toelichting op de regels

In deze paragraaf wordt van elk artikel een korte uitleg gegeven teneinde de regels inzichtelijker en minder 'juridisch' te maken.

1. Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen zijn op alfabetische volgorde.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.



2. Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - 1

De te realiseren bedrijfskavels in deelgebied 10 zijn bestemd als 'Bedrijf - 1'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 van artikel 3 worden gebruikt voor sierteeltgerelateerde bedrijven (zoals bedoeld in artikel 1) en overige bedrijven (zoals bedoeld in artikel 1). Het gaat daarbij om bedrijven die voorkomen in milieucategorieën 1, 2, 3.1 en 3.2 zoals vermeld in de bij de regels behorende bijlage (Bijlage I, Staat van Bedrijfsactiviteiten). In verband met de ligging nabij woningen is in lid 4 bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2' geen bedrijven zijn toegestaan die voorkomen in categorieën 3.1 en 3.2 van de bij de regels behorende bijlage, tenzij de bedrijfsactiviteit in vergelijking met een categorie 1 of 2 bedrijf een gelijke of mindere milieuhinder veroorzaakt. Naast bedrijven zijn ook bijbehorende laad- en losvoorzieningen en parkeervoorzieningen ten behoeve van bedrijven toegestaan, alsmede nutsvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groenvoorzieningen en water.

Om te garanderen dat er voldoende bedrijven worden gerealiseerd die tot de 'eerste schil van Greenport Aalsmeer (zie paragraaf 2.4) behoren is in lid 4 onder 3 vastgelegd dat binnen de bestemming een maximum percentage van de aangeduide gronden mag worden gebruikt voor overige bedrijven (geen sierteeltgerelateerde bedrijven zijnde). Door het vastleggen van deze maximum percentages is gegarandeerd dat het resterende deel (70%) wordt gebruikt voor sierteeltgerelateerde bedrijvigheid, welke tot de eerste schil behoren. Daarmee wordt invulling gegeven aan het rijksbeleid (zie paragraaf 2.2).

In artikel 1 is bepaald wat onder sierteeltgerelateerde bedrijven wordt verstaan.

Zelfstandige kantoren (kantoor dat geen onderdeel uitmaakt van een op hetzelfde perceel gevestigd bedrijf, zie artikel 1) zijn alleen in het plangebied toegestaan op speciaal daarvoor aangewezen percelen. Het gaat daarbij om zichtlocaties of kavels die vanwege beperkingen (bijvoorbeeld klein oppervlak) minder geschikt zijn voor bedrijfsfuncties. Op de percelen waar de kantoren wenselijk worden geacht is daarom ook het gebruik als sierteeltgerelateerd kantoor toegestaan doordat de betreffende percelen zijn aangeduid als "kantoor".

In lid 2 onder 1 is geregeld dat slechts mag worden gebouwd ten behoeve van de in lid 1 genoemde functies en indien wordt voldaan aan de parkeernormen zoals opgenomen in lid 4 onder 4. In lid 4 onder 4 is per functie een minimum parkeernorm opgenomen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke kengetallen (ASVV 2004). In lid 5 onder 4 van deze regels is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen indien uit onderzoek blijkt dat op een andere wijze kan worden voorzien in de parkeerbehoefte van een bedrijf. Ook is in lid 6 onder 2 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen zodat het college van Burgemeester en Wethouders de parkeernormen kan aanvullen dan wel aanpassen indien een specifieke bedrijfsfunctie niet voorkomt in lid 4 onder 4.

Voor gebouwen is in lid 2 onder 2 bepaald dat deze binnen de aangegeven bouwvlakken dienen te worden gebouwd, waarbij per bouwvlak maximaal één hoofdgebouw mag worden gerealiseerd. In afwijking hiervan mogen ondergeschikte bouwdelen worden gebouwd buiten het bouwvlak, mits de betreffende gronden zijn aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding – ondergeschikte bouwdelen'. De ondergeschikte bouwdelen mogen maximaal 30% van het betreffende aanduidingsvlak bedragen.

In sommige bouwvlakken is een figuur 'gevellijn' aangegeven. In dat geval dient de voorgevel van het hoofdgebouw in de aangegeven gevellijn te worden gebouwd (in artikel 1 is aangegeven wat onder een voorgevel wordt verstaan). Laad- en losvoorzieningen dienen in dat geval minimaal 20 meter achter de betreffende gevellijn te worden gerealiseerd.

Conform lid 3 is het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd om nadere eisen te



stellen aan laad- en losvoorzieningen (zodat bijvoorbeeld verzekerd is dat vrachtwagens op eigen terrein kunnen keren). Een bouwvlak mag conform lid 2 onder 2 verder voor maximaal 70% worden bebouwd met bouwwerken (met een minimum van 50%) en er geldt een maximum floor space index van 1,5. In artikel 1 is aangegeven wat onder floor space index wordt verstaan.

Voor het bouwvlak van het bestaande bedrijf ter plaatse van Legmeerdijk 281A geldt een afwijkend bebouwingspercentage van 85%. Dit is conform de bestaande bebouwingssituatie. Het bouwvlak is apart aangeduid zodat duidelijk is om welke gronden het precies gaat.

De maximum bouwhoogte voor gebouwen is in de bestemmingsvlakken aangegeven. In verband met de ligging nabij de N201 of bij de entree vanaf de Legmeerdijk zijn voor bepaalde delen van hoofdgebouwen hogere bouwhoogtes toegestaan in de vorm van een hoogteaccent. De betreffende gronden zijn aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent'. Ter plaatse van deze aanduiding is voor maximaal 30% van het dakvlak van het hoofdgebouw een maximum bouwhoogte van 22 meter toegestaan, conform het Beeldkwaliteitsplan Green Park Aalsmeer. Voor ondergeschikte bouwdelen (zie voorgaande) geldt een maximum bouwhoogte van 15 meter.

In verband met het stedenbouwkundig beeld dienen gebouwen minimaal 3 meter van de zijdelingse perceelgrenzen te zijn gelegen. Daarnaast dienen gebouwen op een afstand van minimaal 0,3 meter ten opzichte van een bouwgrens te worden gebouwd indien de betreffende bouwgrens samenvalt met een bestemmingsgrens.

Voor gebouwen ten behoeve van vrijstaande nutsvoorzieningen geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

Conform lid 3 is het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd om nadere eisen te stellen aan gebouwen zodat (vracht)wagens op eigen terrein kunnen keren.

In het Beeldkwaliteitsplan is uitgegaan van asymmetrische profielen (zie paragraaf 2.6). In het bestemmingsplan is dat vertaald door de positionering van bouwgrenzen en aanduidingen 'gevellijn' ten opzichte van de bestemming 'Verkeer'. Op die manier worden de asymmetrische profielen mogelijk gemaakt.

In lid 2 onder 2 is vastgelegd wat het maximum bruto vloeroppervlak voor deelgebied 10 mag bedragen. Dit is gedaan in verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In de huidige planvorming is namelijk uitgegaan van 123.000 m² uitgeefbaar terrein voor deelgebied 10. Deze m² zijn ook gebruikt als input voor het verkeersonderzoek en daarmee het akoestisch onderzoek. In de deelgebieden kan echter ook deels gestapeld gebouwd gaan worden. Het bruto vloeroppervlak zal daardoor groter zijn dan het uitgeefbaar terrein. Als richtlijn geldt dat het uitgeefbaar terrein circa 77% van het bruto vloeroppervlak bedraagt. Dat betekent dat het maximum bruto vloeroppervlak dat (omgerekend) als input is gebruikt voor onder meer het verkeersonderzoek 147.400 m² bedraagt in geval van deelgebied 10. Om te voorkomen dat het bestemmingsplan meer bruto vloeroppervlak mogelijk maakt (en dus een hogere verkeersproductie dan is onderzocht), is in lid 2 een maximum bruto vloeroppervlak voor deelgebied 10 vastgelegd.

In verband met de archeologische verwachting die voor het plangebied geldt is in lid 2 onder 3 geregeld dat voor het bouwen van kelders en souterrains een inventariserend veldonderzoek (IVO) dient te worden overlegd indien de aanvrager van een omgevingsvergunning een kelder of souterrain wil realiseren dat dieper ligt dan 1 meter onder het peil als bedoeld in artikel 2. In lid 2 onder 3 is verder geregeld in welke gevallen geen IVO dient te worden overlegd en welke bepalingen aan een omgevingsvergunning kunnen worden verbonden.

Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde is in lid 2 onder 4 geregeld dat vlaggenmasten maximaal 8 meter hoog mogen zijn. Voor overige bouwwerken geldt dat deze maximaal 2



meter hoog mogen zijn. In lid 3 is daarbij bepaald dat het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd is om nadere eisen te stellen aan erfafscheidingen. Dit in verband met de in het Beeldkwaliteitsplan aangegeven stedenbouwkundige criteria.

In lid 4 onder 1 is geregeld dat het verboden is om de gronden binnen de bestemming te gebruiken als opslag-, stort- of bergplaats voor puin of afvalstoffen (tenzij sprake is van onderhoud of verwerking van de bestemming).

Overeenkomstig het Beeldkwaliteitsplan is in lid 4 onder 5 geregeld dat een parkeerterrein binnen de bestemming niet meer dan 35 parkeerplaatsen mag bevatten omdat een groot parkeerterrein een stedenbouwkundig onwenselijk beeld oplevert. Van de maximale grootte van een parkeerterrein kan op grond van lid 5 onder 5 worden afgeweken indien een parkeerterrein groter dan 35 parkeerplaatsen leidt tot een verantwoorde stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing.

In verband met de verkeersveiligheid is in lid 4 onder 6 geregeld dat per bouwvlak maximaal twee in- en uitritten zijn toegestaan waarbij de onderlinge afstand tussen de in- en uitritten in een bouwvlak minimaal 20 meter bedraagt en de afstand tot de zijdelingse perceelgrens minimaal 6 meter bedraagt. Bij grote bouwvlakken is meer ruimte waardoor meer in- en uitritten mogelijk zijn met inachtneming van de genoemde minimum afstanden. Voor deze bedrijven kunnen in- en uitritten vanuit bedrijfsmatig oogpunt noodzakelijk zijn. In lid 5 is daarom een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om meer dan twee in- en uitritten toe te staan mits aangetoond wordt dat dit bedrijfsmatig gezien noodzakelijk is, er sprake is van een onderlinge afstand van minimaal 20 meter tussen de in- en uitritten in een bouwvlak, de afstand tot de zijdelingse perceelgrens minimaal 6 meter bedraagt en de situering van de in- en uitritten niet tot verkeersonveilige situaties leidt.

Omdat bij sierteeltgerelateerde bedrijven eventueel ook ondergeschikte detailhandel voor kan komen (en wenselijk kan zijn) is in lid 5 onder 1 een afwijkingsbevoegdheid opgenomen waardoor het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd is om ondergeschikte productiegebonden detailhandel in een bouwvlak toe te staan. In artikel 1 is bepaald wat onder ondergeschikte productiegebonden detailhandel wordt verstaan.

Bij toepassing van de afwijking dient te worden voldaan aan de criteria die zijn opgenomen in de afwijkingsbevoegdheid. Zo mag de ondergeschikte detailhandel maximaal 25% bedragen van het bruto vloeroppervlak van het hoofdgebouw waarin de hoofdfunctie is gevestigd. De ondergeschikte detailhandel mag echter in geen geval groter dan 200 m² worden.

Onderdelen van de ondergeschikte detailhandel als het afrekenpunt, etalages, reclame-uitingen etc. dienen zich binnen het voor bezoekers toegankelijke deel van het bedrijfspand dat is bedoeld voor de verkoop van productiegebonden detailhandel te bevinden. Het betreffende deel van het bedrijfspand (waar de ondergeschikte detailhandel is of wordt gevestigd) dient afgebakend te worden door zichtbare begrenzingen. Bedrijfsmatige stalling of opslag van onderdelen van de ondergeschikte detailhandel zijn wel toegestaan buiten het voor bezoekers toegankelijke deel van het bedrijfspand dat is bedoeld voor de verkoop van productiegebonden detailhandel. Tenslotte dient er ook te worden voldaan aan de minimum parkeernorm voor ondergeschikte detailhandel.

In het plangebied zijn (al dan niet onder voorwaarden) bedrijven toegestaan die behoren tot milieucategorie 1, 2, 3.1 of 3.2 zoals bedoeld in de bij de regels behorende bijlagen. In de praktijk kan het echter voorkomen dat een bedrijf niet voorkomt in de betreffende bijlage. Indien een dergelijk bedrijf zich gedraagt als een toegestaan bedrijf dat wel in de Staat van Bedrijfsactiviteiten voorkomt kan het college van Burgemeester en Wethouders afwijken van de regel dat alleen bedrijven zijn toegestaan die tot een bepaalde milieucategorie zoals genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten behoren (lid 5 onder 2). Ook is een



afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor bedrijven die volgens de Staat van Bedrijfsactiviteiten tot een milieucategorie behoren die niet is toegestaan maar die gelet op de werkelijke bedrijfsvoering een milieuhinder veroorzaken die gelijk of minder is dan die van een toegestane milieucategorie. Tevens is er een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor de situaties dat een reeds eerder toegestaan bedrijf na uitbreiding, wijziging of aanpassing tot een hogere, niet toegestane milieucategorie gaat behoren maar qua milieuhinder nog steeds vergelijkbaar is met een wel toegestaan bedrijf.

De afwijkingsbevoegdheden ten aanzien van de milieucategorieën leiden niet tot een toename van (aanvaardbare) milieuhinder.

Zoals hiervoor is aangegeven is door middel van lid 4 onder 3 als uitwerking van het rijksbeleid gegarandeerd dat minimaal een bepaald percentage van de deelgebieden 9 en 10 zal worden gebruikt voor sierteeltgerelateerde bedrijvigheid. Omdat de totale opgave voor de 'eerste schil' (25 hectare) binnen heel Green Park Aalsmeer mag worden gerealiseerd en er beleidsmatig geen harde eis per deelgebied geldt, is enige flexibiliteit ten aanzien van de maximum percentages zoals opgenomen in lid 4 onder 3 wenselijk. In lid 5 onder 3 is daarom een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Daardoor kunnen de betreffende percentages in lid 4 onder 3 worden aangepast, mits maximaal 40% van de gronden binnen alle bestemmingen die betrekking hebben op uitgeefbare grond worden gebruikt voor overige bedrijven (geen sierteeltgerelateerde bedrijven zijnde). Daarmee wordt enige verschuiving tussen de twee deelgebieden mogelijk gemaakt maar is gegarandeerd dat minimaal 60% van de uitgeefbare grond in de deelgebieden 9 en 10 wordt gebruikt voor de eerste schil.

Omdat de precieze grenzen van de bouwvlakken nog niet zeker zijn is in lid 6 onder 1 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd is om de bouwvlakken te wijzigen. Bouwgrenzen kunnen komen te vervallen, kunnen worden verplaatst of er kunnen nieuwe bouwperceelgrenzen worden toegevoegd. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag er niet toe leiden dat er bouwvlakken kleiner dan 1.000 m² en groter dan 54.250 m² ontstaan. Deze minimum en maximum maat van een bouwvlak is afwijkend van het Beeldkwaliteitsplan maar wordt wenselijk geacht om te kunnen anticiperen op marktontwikkelingen. De maat van 54.250 m² is daarbij afgestemd op de maximale maat van een bestemmingsvlak binnen de bestemming.

Op 31 oktober 2012 is het vaststellingsbesluit voor een deel van de bestemming 'Bedrijf - 1' door uitspraak van de Raad van State vernietigd. Het gaat om een gebied op de hoek van de Japanlaan en de Horntocht. Voor dit deel van het plangebied geldt daardoor nog het bestemmingsplan 'N201-zone'.

Artikel 4 Bedrijf - 2

De te realiseren bedrijfskavels in deelgebied 9 zijn bestemd als 'Bedrijf - 2'. De planregels van deze bestemming zijn gelijk aan die van bestemming 'Bedrijf 1' (artikel 3), met dien verstande dat:

1. maximaal 50% van de gronden in het bestemmingsvlak mogen worden aangewend voor 'overige bedrijvigheid' (niet zijnde sierteeltgerelateerd), in plaats van maximaal 30%;
2. toepassing van wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van het wijzigen van bouwvlakken er niet toe mag leiden dat er bouwvlakken groter dan 56.250 m² zijn toegestaan. De maat van 56.250 m² is afgestemd op de maximale maat van een bestemmingsvlak binnen de bestemming.



Artikel 5 Gemengd

De waterlopen en buffers in het plangebied zoals voorzien in de planontwikkeling als beschreven in paragraaf 2.6 van deze toelichting zijn bestemd als 'Gemengd'. De precieze ligging van deze waterlopen ligt momenteel nog niet overal vast omdat in bepaalde gevallen een klein deel van de aangrenzende woonpercelen behouden zal blijven (in verband met bestaande bebouwing) waardoor de voorgenomen waterloop mogelijk anders zal worden aangelegd dan waar in de huidige planvorming van wordt uitgegaan.

De gronden zijn gelet op lid 1 bestemd als groen, water en tuinen en erven van aangrenzende woonpercelen aan de Legmeerdijk, Machineweg of Hornweg.

In lid 2 onder 1 is geregeld dat slechts mag worden gebouwd ten behoeve van de in lid 1 genoemde functies waarbij gebouwen slechts na toepassing van de afwijkingsbevoegdheid (lid 3) zijn toegestaan ter plaatse van gronden die worden gebruikt ten behoeve van tuinen en erven van aangrenzende woonpercelen. Overige gebouwen zijn dus niet toegestaan. In lid 2 onder 2 zijn regels opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijde.

In lid 3 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het bouwen van gebouwen. Daarbij geldt een aantal voorwaarden. Zo zijn gebouwen alleen toegestaan ter plaatse van tuinen en erven van aangrenzende woonpercelen. Het gaat daarbij om bijgebouwen van naastgelegen woningen. Overige gebouwen zijn dus niet toegestaan.

Voor de bijgebouwen van naastgelegen woningen geldt een maximum te bebouwen oppervlak, een maximum goothoogte van 3 meter en een maximum nokhoogte van 4,5 meter. Ook geldt er een minimum afstand van 1 meter tot het water. De genoemde hoogtes en de afstand tot water zijn afgestemd op de bestemming "Woondoeleinden" in het geldende bestemmingsplan "N201-zone". Verder is een maximaal te bebouwen grondoppervlak voor de bestemming opgenomen. Om te voorkomen dat de bijgebouwen te groot worden en daardoor eventueel het beeld van de bufferzone kunnen verstoren is tevens een maximum grootte per bijgebouw opgenomen.

In lid 4 onder 1 is geregeld dat het verboden is om de gronden binnen de bestemming te gebruiken als opslag-, stort- of bergplaats voor puin of afvalstoffen (tenzij sprake is van onderhoud of verwerking van de bestemming). Ook zijn ligplaatsen voor onder meer woonschepen niet toegestaan, alsmede het gebruik als parkeren van motorvoertuigen.

Om er voor te zorgen dat er voldoende water wordt gerealiseerd is in lid 4 onder 2 vastgelegd welk oppervlak aan water minimaal gerealiseerd dient te worden. Het water dient daarbij in verbinding te staan met waterlopen die in andere bestemmingen zijn gelegen (zoals de bestemming 'Water'). Zie voor nadere uitleg over het minimum oppervlak water paragraaf 4.7 onder waterberging.

Op 31 oktober 2012 is het vaststellingsbesluit voor een deel van de bestemming 'Gemengd' door uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak vernietigd. Het gaat om de voorziene bufferzone ter plaatse van Legmeerdijk 271a. Voor dit deel van het plangebied geldt daardoor nog het bestemmingsplan 'N201-zone'.

Artikel 6 Groen

De groenstroken langs de Horntocht zijn bestemd als 'Groen'. De gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water, bruggen, voet- en rijwielpaden, steigers en geluidwerende voorzieningen.



In de bestemming 'Groen' zijn geen gebouwen toegestaan. In lid 2 onder 2 zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijnde.

In lid 3 onder 1 is geregeld dat het verboden is om de gronden binnen de bestemming te gebruiken als opslag-, stort- of bergplaats voor puin of afvalstoffen (tenzij sprake is van onderhoud of verwerking van de bestemming).

Artikel 7 Horeca

Op het perceel op de hoek Legmeerdijk-N201 komt een voorziening die bedoeld is voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten die werkzaam zijn bij sierteeltgerelateerde bedrijven in Greenport Aalsmeer. Het gaat om een kamerverhuurbedrijf. Momenteel is er een tekort aan dergelijke huisvesting terwijl er wel veel tijdelijke arbeidsmigranten zijn. Vandaar dat in het bestemmingsplan de mogelijkheid is opgenomen om een dergelijke voorziening te realiseren. Het betreffende perceel is daarom bestemd als 'Horeca'. In lid 1 is bepaald dat de gronden mogen worden gebruikt als horecabedrijf in de vorm van een kamerverhuurbedrijf als bedoeld in artikel 1. Ook zijn bijbehorende, ondergeschikte voorzieningen toegestaan. Er is daarbij aangegeven dat dergelijke voorzieningen betrekking hebben op de betreffende huisvesting. Het gaat daarbij onder meer om restauratieve voorzieningen en voorzieningen voor ontspanning en/of vermaak. In artikel 1 is aangegeven wat onder dergelijke voorzieningen wordt verstaan en in lid 4 is vastgelegd welke randvoorwaarden van toepassing zijn. Ook is in lid 4 sub 3 aangegeven wat de maximale omvang van de huisvesting mag zijn (maximaal 640 personen) en dat het gemiddelde oppervlakte aan gebruiksruimte conform de SKIA richtlijnen minimaal 8 m² per arbeidsmigrant dient te bedragen. In verband met de verrichte verkeersanalyse is tevens bepaald dat er geen uitrit richting de Legmeerdijk is toegestaan in de zone tussen het gebouw en de Legmeerdijk. Op die manier wordt voorkomen dat er vanaf het kamerverhuurbedrijf een directe aansluiting op de Legmeerdijk komt en dat het verkeer vanaf het perceel de Legmeerdijk oprijdt.

In lid 2 onder 1 is geregeld dat slechts mag worden gebouwd ten behoeve van de in lid 1 genoemde functies en indien wordt voldaan aan de parkeernormen zoals opgenomen in lid 4 onder 2. In lid 4 onder 2 is een minimum parkeernorm opgenomen die is gebaseerd op de verkeersanalyse van Goudappel Coffening. In lid 5 onder 1 van deze regels is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen indien uit onderzoek blijkt dat op een andere wijze kan worden voorzien in de parkeerbehoefte van een bedrijf.

Bij de gehanteerde parkeernormen en de diverse onderzoeken die ten behoeve van het kamerverhuurbedrijf zijn verricht is uitgegaan van een kamerverhuurbedrijf dat gebruikt zal gaan worden door tijdelijke arbeidsmigranten die in de Greenport werkzaam zijn. Gezien de locatie en de privaatrechtelijke overeenkomsten die voor de locatie zijn afgesloten is voldoende aannemelijk dat de locatie daadwerkelijk als huisvesting voor tijdelijke arbeidsmigranten gebruikt zal gaan worden. Andersoortige kamerverhuurbedrijven die een significante hogere parkeervraag zouden kunnen hebben (bijvoorbeeld voor expats in de ICT-sector) zijn niet te verwachten vanwege de relatief grote afstand tot een stads- of dorpscentrum. Bovendien zijn functies met een hogere parkeervraag niet mogelijk op deze locatie omdat de parkeercapaciteit van de locatie niet voldoende is voor een functie met een hogere parkeervraag. De locatie is daardoor niet aantrekkelijk genoeg voor functies met een hogere parkeercapaciteit.

Voor gebouwen is in lid 2 onder 2 bepaald dat deze binnen de aangegeven bouwvlakken dienen te worden gebouwd.



In een deel van het bouwvlak is een figuur 'gevellijn' aangegeven. In dat geval dient de voorgevel van een hoofdgebouw in de aangegeven gevellijn wordt gebouwd (in artikel 1 is aangegeven wat onder een voorgevel wordt verstaan). Een bouwvlak mag conform lid 2 onder 2 verder voor maximaal 70% worden bebouwd met bouwwerken (met een minimum van 50%) en er geldt een maximum floor space index van 1,5. In artikel 1 is aangegeven wat onder floor space index wordt verstaan.

De maximum bouwhoogte voor gebouwen is in de bestemmingsvlakken aangegeven. In verband met de ligging nabij de N201 of bij de entree vanaf de Legmeerdijk zijn voor bepaalde delen van hoofdgebouwen hogere bouwhoogtes toegestaan in de vorm van een hoogteaccent. De betreffende gronden zijn aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent'. Ter plaatse van deze aanduiding is voor maximaal 30% van het dakvlak van het hoofdgebouw een maximum bouwhoogte van 22 meter toegestaan, conform het Beeldkwaliteitsplan Green Park Aalsmeer.

Voor gebouwen ten behoeve van vrijstaande nutsvoorzieningen geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

Conform lid 3 is het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd om nadere eisen te stellen aan gebouwen zodat (vracht)wagens op eigen terrein kunnen keren.

In verband met de archeologische verwachting die voor het plangebied geldt is in lid 2 onder 3 geregeld dat voor het bouwen van kelders en souterrains een inventariserend veldonderzoek (IVO) dient te worden overlegd indien de aanvrager van een omgevingsvergunning een kelder of souterrain wil realiseren dat dieper ligt dan 1 meter onder het peil als bedoeld in artikel 2. In lid 2 onder 3 is verder geregeld in welke gevallen geen IVO dient te worden overlegd en welke bepalingen aan een omgevingsvergunning kunnen worden verbonden.

Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde is in lid 2 onder 4 geregeld dat vlaggenmasten maximaal 8 meter hoog mogen zijn. Voor overige bouwwerken geldt dat deze maximaal 2 meter hoog mogen zijn. In lid 3 is daarbij bepaald dat het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd is om nadere eisen te stellen aan erfafscheidingen. Dit in verband met de in het Beeldkwaliteitsplan aangegeven stedenbouwkundige criteria.

In lid 4 onder 1 is geregeld dat het verboden is om de gronden binnen de bestemming te gebruiken als opslag-, stort- of bergplaats voor puin of afvalstoffen (tenzij sprake is van onderhoud of verwerking van de bestemming). Ook het gebruik als onder meer café of discotheek is nadrukkelijk verboden, zelfs als het een ondergeschikt onderdeel is van het kamerverhuurbedrijf. Verder zijn detailhandel, prostitutiebedrijven en seksinrichtingen niet toegestaan.

Op 31 oktober 2012 is het vaststellingsbesluit voor de bestemming 'Horeca' door uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak vernietigd. Voor de gronden die als 'Horeca' waren bestemd geldt daardoor nog het bestemmingsplan 'N201-zone'.

Artikel 8 Verkeer

De Japanlaan, de rotonde op de Legmeerdijk en de bedrijfsstraten zijn bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze gronden is het gebruik als onder meer rijwegen, voet- en rijwielpaden, ongebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, bruggen en water toegestaan.

Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming. In lid 2 onder 2 zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijnde.



Artikel 9 Water

De Horntocht en de tijdelijke watergang achter Machineweg 288/290 zijn bestemd als 'Water'. Binnen deze bestemming is uiteraard het gebruik ten behoeve van waterhuishoudkundige doeleinden, waterlopen, rietkragen, etc. toegestaan. Ook zijn bruggen toegestaan.

In lid 2 is geregeld dat uitsluitend mag worden gebouwd ten behoeve van de bestemming. In lid 2 onder 2 zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijnde.

In lid 3 onder 1 is geregeld dat het verboden is om de gronden binnen de bestemming te gebruiken als ligplaatsen voor onder meer woonschepen.

Artikel 10 Wonen

De nieuwe woningen in de lintbebouwing van de Hornweg en de Machineweg zijn bestemd als 'Wonen'. Gelet op lid 1 zijn op gronden met deze bestemming onder meer hoofdgebouwen in de vorm van woningen, bijgebouwen, aan-huis-gebonden beroepen of – bedrijven (zie artikel 1), tuinen en erven, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water toegestaan. In het bestemmingsplan zijn geen aan- en uitbouwen opgenomen aangezien deze bouwwerken vergunningsvrij kunnen worden gerealiseerd en het niet wenselijk is om in het bestemmingsplan een ruimer kader toe te staan dan wat vergunningsvrij aan aan- en uitbouwen mag worden gerealiseerd. Vergunningsvrije bouwwerken worden niet aan het bestemmingsplan getoetst en zijn derhalve ook niet geregeld in het bestemmingsplan.

In lid 2 onder 1 is geregeld dat slechts mag worden gebouwd ten behoeve van de in lid 1 genoemde functies, met dien verstande dat het bouwen van hoofdgebouwen ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - LIB zone IV' in verband met het Luchthavenindelingbesluit pas is toegestaan nadat voor het bouwplan een verklaring van geen bezwaar is verleend. Onder bouwen wordt niet alleen het oprichten van een nieuw gebouw verstaan maar onder meer ook een uitbreiding van een bestaand hoofdgebouw, zoals een dakkapel (zie artikel 1 voor het begrip bouwen). Ook dient er te worden voldaan aan de parkeernormen zoals opgenomen in lid 4 onder 2. Hier is een minimum parkeernorm opgenomen. Deze parkeernorm is gebaseerd op gemeentelijke ervaring met het type woningen dat ter plaatse wordt voorzien. Bijgebouwen, overkappingen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn zonder verklaring van geen bezwaar toegestaan omdat dat geen geluidsgevoelige functies zijn.

In lid 2 onder 2 zijn bouwregels voor hoofdgebouwen opgenomen. Voor hoofdgebouwen is vastgelegd dat maximaal één hoofdgebouw per bouwvlak is toegestaan waarbij alleen vrijstaande woningen zijn toegestaan. Uitzondering is een specifiek aangeduid bouwvlak aan de Machineweg. In dat bouwvlak zijn vanwege de breedte van het perceel maximaal twee aaneengebouwde woningen per hoofdgebouw toegestaan omdat dit perceel te klein is voor twee vrijstaande woningen maar te ruim voor slechts één vrijstaande woning.

In de bouwvlakken is een figuur 'gevellijn' aangegeven. De voorgevel van het hoofdgebouw (de woning) dient in een zone van 5 meter van de aangegeven gevellijn te worden gebouwd (in artikel 1 is aangegeven wat onder een voorgevel wordt verstaan).

Verder is bepaald wat de maximum breedte en maximum diepte van een woning bedraagt. De maximum bouwhoogte voor hoofdgebouwen is in de bestemmingsvlakken aangegeven. Bij woningen met een kap mag een dakkapel worden gebouwd. Hiervoor gelden bepaalde randvoorwaarden. De randvoorwaarden zijn ruimer dan wat vergunningsvrij mag worden gerealiseerd.



In lid 2 onder 2 zijn tevens bouwregels voor bijgebouwen en overkappingen opgenomen. Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde is in lid 2 onder 3 geregeld dat erfafscheidingen maximaal 1 meter mogen zijn indien de erfafscheiding voor of gelijk aan de voorgevel van de woning wordt gebouwd. Indien de erfafscheiding achter de voorgevel wordt gerealiseerd geldt een maximale bouwhoogte van 2 meter. Voor overige bouwwerken geldt dat deze maximaal 6 meter hoog mogen zijn.

In verband met de archeologische verwachting die voor het plangebied geldt geregeld dat voor het bouwen van kelders en souterrains een inventariserend veldonderzoek (IVO) dient te worden overlegd indien de aanvrager van een omgevingsvergunning een kelder of souterrain wil realiseren dat dieper ligt dan 1 meter onder het peil als bedoeld in artikel 2.

In lid 3 is bepaald dat het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd is om nadere eisen te stellen aan de situering en hoogte van bouwwerken die binnen een afstand van 3 meter vanuit de (toekomstige) erfgrens worden gebouwd. Deze nadere eisen kunnen alleen worden gesteld indien dit is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de bezonningssituatie op de aangrenzende woonpercelen, de bruikbaarheid van aangrenzende gronden en/of het doorzicht vanaf de weg naar de gronden achter de woonpercelen.

In lid 4 onder 1 zijn aanvullende regels opgenomen ten aanzien van het gebruik als aan-huis-gebonden beroepen en –bedrijven. Hierdoor is onder meer gegarandeerd dat de woonfunctie als primaire functie gehandhaafd dient te blijven en wat het maximum oppervlak van aan-huis-gebonden beroepen en –bedrijven is.

Artikel 11 Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming heeft betrekking op de zone van de waterkering Legmeerdijk, voor zover gelegen in het plangebied van dit bestemmingsplan. Deze gronden zijn in het bestemmingsplan bestemd als 'Waterstaat – Waterkering'. De gronden met deze bestemming zijn met voorrang mede bestemd voor de bescherming van de naastgelegen waterkering. Voor de volgorde van verschillende bestemmingen op dezelfde grond wordt verwezen naar artikel 20 lid 2.

Op en onder en onder de in het eerste lid genoemde gronden mag slechts worden gebouwd ten behoeve van de waterkering dan wel de medebestemming.

3. Algemene regels

Artikel 12 Anti-dubbeltelbepaling

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Artikel 13 Algemene bouwregels

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan.

Artikel 14 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In lid 1 is een verbod opgenomen om de in Hoofdstuk 2 genoemde gronden (artikelen 3 t/m 11) zodanig te gebruiken dat dit strijd



oplevert met de betreffende bestemming. In lid 2 zijn daarbij enkele concrete functies genoemd die uitdrukkelijk uitgesloten zijn van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Het gaat daarbij om bedrijven zoals genoemd in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht en opslag en/of verwerking van extramurale afvalstoffen met opslag en verwerking (in verband met de vogelaantrekkende werking, zie Luchthavenindelingbesluit). Ook automatenhallen, seksinrichtingen en prostitutiebedrijven zijn voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien een dergelijk gebruik in dit plangebied, welke voornamelijk een bedrijfsfunctie voor de sierteeltsector heeft, voor ongewenste overlast zal zorgen. Tenslotte is ook een verbodsbepaling opgenomen voor het gebruik als parkeergelegenheid voor reizigers die vliegen vanaf Schiphol, het zogenaamde Schipholparkeren. Een dergelijk gebruik komt momenteel relatief veel voor in de regio maar is niet wenselijk binnen het plangebied. Het plangebied is in eerste instantie bedoeld voor de sierteeltsector en daarnaast voor andere bedrijvigheid en niet voor het bieden van parkeergelegenheid voor Schiphol. In en om Schiphol is voldoende parkeergelegenheid aanwezig zodat er geen noodzaak is om in het plangebied Schipholparkeren toe te staan.

Artikel 15 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is aangegeven dat ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone - LIB IV' rekening dient te worden gehouden met geluid vanwege het vliegverkeer van en naar Schiphol. Bouwen ten behoeve van geluidsgevoelige bestemmingen (inclusief een uitbreiding van een bestaand gebouw) is alleen toegestaan nadat voor het betreffende bouwplan een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart is toegestaan. In artikel 1 is aangegeven wat onder geluidsgevoelige functies/bestemmingen wordt verstaan.

Ter plaatse van de Japanlaan zijn twee dwarsprofielen opgenomen. Deze geven aan waar de rijstroken van de Japanlaan komen en wat de maatvoering is. Bij de aanleg van de Japanlaan dient hier rekening mee te worden gehouden.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. Afwijking gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden onder meer de mogelijkheid hebben om zienswijzen in te dienen wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken. Een aantal van de gegeven maxima kunnen op grond van dit artikel in zeer beperkte mate worden overschreden.

Om enige flexibiliteit te bieden is afwijking tot 10% mogelijk is voor wat betreft de in het bestemmingsplan genoemde afstandsmaten, dieptematen, breedtematen, hoogtes en oppervlaktes. De afwijking mag daarbij niet leiden tot een beperking van het doorzicht vanaf de weg naar de gronden achter de woonpercelen.

Artikel 17 Algemene wijzigingsregels

In de planvorming is uitgegaan van buffers met een minimale breedte/diepte van circa 20 meter. In de praktijk zullen de buffers op sommige plekken echter minder breed/diep worden in verband met het handhaven van bestaande bedrijfsvoering, efficiency ten aanzien van de uit te geven gronden of omdat de woningen ter hoogte van het betreffende deel van de buffer verder weg zijn gelegen dan andere woningen. In lid 1 van artikel 17 is daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De betreffende gronden achter de lintbebouwing van de Legmeerdijk waar een versmalling van de bufferzone aan de orde kan zijn daarbij aangeduid



als 'wro-zone - wijzigingsgebied 1'. Door deze aanduiding is het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd om het bestemmingsplan ter plaatse van (een deel van) de aanduiding te wijzigen door de binnen de aanduiding voorkomende aanduidingsgrenzen, bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en maatvoeringsvlakgrenzen te verplaatsen. Daardoor kunnen (delen) van de bestemming 'Gemengd' worden gewijzigd in de bestemming 'Bedrijf - 1'. Om te voorkomen dat deze strook uit te geven bedrijfkavels gebruikt zal gaan worden voor milieucategorie 3 is in de wijzigingsbevoegdheid vastgelegd dat de gronden ook zullen worden aangeduid als "bedrijf tot en met categorie 2". Gelet op artikel 3 is milieucategorie 3 daardoor niet toegestaan. Verder is in de wijzigingsbevoegdheid verankerd dat de verkaveling van de strook uit te geven bedrijfkavels qua situering en hoogte aansluit op de overige bedrijfsgronden nabij buffers. Ook is vastgelegd dat toepassing van de wijzigingsbevoegdheid niet mag leiden tot minder water of een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van nabij gelegen woningen.

In het bestemmingsplan is op een aantal plekken rekening gehouden met de bestaande verkaveling, bedrijfsvoering en bedrijfsbebouwing. De planologische regeling is hierop aangepast. Indien de bestaande bedrijfsvoering echter wordt gestaakt en de bedrijfsvoering wordt gesloopt is het wenselijk om de planologische regeling aan te passen. In lid 2 en 3 zijn daarom twee wijzigingsbevoegdheden opgenomen.

De wijzigingsbevoegdheid in lid 2 heeft betrekking op de gronden achter Machineweg 288/290. Deze gronden zijn aangeduid als 'wro-zone - wijzigingsgebied 2'. Door deze aanduiding is het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd om het bestemmingsplan ter plaatse van (een deel van) de aanduiding te wijzigen door de binnen de aanduiding voorkomende aanduidingsgrenzen, bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en maatvoeringsvlakgrenzen te verplaatsen en/of bouwvlakken (ter plaatse van de bestaande bebouwing) te verwijderen. De bedoeling is om direct achter Machineweg 288/290 een bufferzone te realiseren en daarachter de bedrijfkavels, in aansluiting op aangrenzende gronden. In de wijzigingsbevoegdheid is verankerd dat de buffer voldoende diepte heeft, dat de gronden niet worden gebruikt voor milieucategorie 3 en dat de verkaveling van de strook uit te geven bedrijfkavels qua situering en hoogte aansluit op de overige bedrijfsgronden nabij buffers. De wijzigingsbevoegdheid kan pas worden toegepast indien de bedrijfsvoering die ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan ter plaatse aanwezig was is beëindigd dan wel dat daar overeenstemming over is bereikt.

De wijzigingsbevoegdheid in lid 3 heeft betrekking op enkele gronden achter Hornweg en Legmeerdijk. Deze gronden zijn aangeduid als 'wro-zone - wijzigingsgebied 3'. Door deze aanduiding is het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd om het bestemmingsplan ter plaatse van (een deel van) de aanduiding te wijzigen door de binnen de aanduiding voorkomende aanduidingsgrenzen, bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en maatvoeringsvlakgrenzen te verplaatsen. In de wijzigingsbevoegdheid is verankerd dat de verkaveling van de strook uit te geven bedrijfkavels qua situering en hoogte aansluit op de aangrenzende bedrijfsgronden. De wijzigingsbevoegdheid kan pas worden toegepast indien de bedrijfsvoering die ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan ter plaatse aanwezig was is beëindigd dan wel dat daar overeenstemming over is bereikt. De gronden achter Legmeerdijk 279 t/m 285 mogen (deels) worden gewijzigd in de bestemming 'Gemengd' zodat de bufferzone hier ook wordt doorgezet.

Omdat het huidige bedrijf achter Legmeerdijk 279 t/m 285 vooralsnog gehandhaafd zal blijven is voor deze gronden uitgegaan van de bestemming 'Bedrijf - 1'. In lid 4 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om de bedrijfstraat op deze plek af te ronden zodra de betreffende gronden ter plaatse van de voorziene bedrijfsstraat vrijkomen. Dat kan onder meer het geval zijn als het huidige bedrijf (of diens



rechtsopvolger(s)) is verhuisd, als de bedrijfsvoering beëindigd is of als de bedrijfsvoering dusdanig is gewijzigd waardoor het bedrijf de betreffende gronden niet meer nodig heeft voor haar bedrijfsvoering. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid kan ook plaatsvinden indien er een overeenkomst is over de overdracht van de betreffende gronden of vooruitlopend op het vrijkomen van de gronden. In ieder geval is toepassing van de wijzigingsbevoegdheid alleen toegestaan indien toepassing niet leidt tot onevenredig nadelige gevolgen voor de naastgelegen gronden. Dat houdt in dat de wijzigingsbevoegdheid niet kan worden toegepast indien het huidige bedrijf of diens rechtsopvolger(s) de gronden nog in gebruik heeft ten behoeve van haar bedrijfsvoering.

De gronden zijn aangeduid als 'wro-zone - wijzigingsgebied 4' en kunnen dan (grotendeels) worden omgezet naar de bestemming 'Verkeer'. In de wijzigingsbevoegdheid is verankerd dat de verkaveling aansluit op de aangrenzende gronden.

Tenslotte is in lid 5 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om de bestemming 'Horeca' te wijzigen en het gebruik als kamerverhuurbedrijf niet langer toe te staan. De bestemming kan dan worden omgezet zodat deze kan worden gebruikt als sierteeltgerelateerd kantoor of als overig bedrijf als bedoeld in artikel 1. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag niet leiden tot onevenredig nadelige gevolgen voor het gebruik van naastgelegen gronden en het gebruik als kamerverhuurbedrijf dient langer dan een jaar te zijn beëindigd.

Bij de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid wordt artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening in acht genomen. Dat houdt onder meer in dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op de voorbereiding van een wijzigingsbesluit.

Artikel 18 Algemene procedureregels

In dit artikel is aangegeven welke procedure er dient te worden gevolgd indien door Burgemeester en Wethouders toepassing wordt gegeven aan een in het bestemmingsplan opgenomen bevoegdheid om een nadere eis te stellen.

Artikel 19 Verwerkelijking in de naaste toekomst

In dit artikel is vastgelegd dat voor gronden met een aanduiding "Wro-zone - verwerkelijking in naaste toekomst" toepassing wordt gegeven aan het bepaalde in artikel 3.4 van de Wet ruimtelijke ordening. De aanduiding is voor een klein deel van het plangebied aangegeven. De verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst wordt ten aanzien van deze gronden noodzakelijk geacht.

Artikel 20 Overige regels

In lid 1 is bepaald dat voor wat betreft de in de regels aangegeven verwijzingen naar andere wettelijke regelingen, die regelingen worden bedoeld zoals die gelden ten tijde van het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Ter plaatse van sommige gronden kunnen meerdere bestemmingen van kracht zijn. Voor die gevallen is in lid 2 geregeld welke bestemmingen/artikelen voorrang hebben.



4. *Overgangs- en slotregels*

Artikel 21 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan.

Het eerste lid regelt de bebouwing, waarbij onder sub a vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven bouwvergunning c.q. omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Onder b wordt geregeld dat eenmalig tot 10% afgeweken kan worden voor het vergroten van het bouwwerk als bedoeld onder a. Deze afwijking kan gelet op het bepaalde onder c niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Het tweede lid van dit artikel regelt het gebruik. Onder a is geregeld dat gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. Onder b is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde onder c niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde onder d is het bepaalde onder a niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 22 Slotregel

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.



6 Economische uitvoerbaarheid



6.1 Eigendomsverhoudingen

Een groot deel van de gronden is in eigendom van Green Park Aalsmeer of er vinden gesprekken plaats om in het bezit van deze gronden te komen. Tevens is voor de gronden in het plangebied de Wet voorkeursrecht gemeente van toepassing.

In het plangebied zijn gronden aanwezig die in eigendom zijn van derden maar waar het huidige gebruik zal moeten worden gestaakt om uitvoering te kunnen geven aan dit bestemmingsplan (bijvoorbeeld voor de aanleg van een bedrijfstraat). Er bestaat goede hoop dat er met de betrokken partij minnelijk tot afspraken over de noodzakelijke beëindiging van het huidige gebruik kan worden gekomen. Overleg hierover wordt heden gevoerd. De gronden die binnen de grenzen van het bestemmingsplan zijn gelegen zijn in dit bestemmingsplan uit voorzorg wel aangewezen als gebied waarbij de verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst nodig wordt geacht. De gebieden zijn dus aangemerkt als gebied als bedoeld in artikel 3.4 van de Wet ruimtelijke ordening. Als gevolg hiervan is het mogelijk, indien minnelijk overleg niet zou leiden tot overeenstemming over uitplaatsing van de genoemde functies, versneld gebruik te maken van het onteigeningsinstrumentarium. De grondexploitatie voorziet hierin.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

Naar aanleiding van de economische situatie is er in mei 2009 in opdracht van Greenport Aalsmeer door Buck Consultants International (BCI) onderzoek verricht naar de invulling van de bedrijventerreinen in het Hart van de Greenport: Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen (zie bijlage). Dit met het oog op behoud van de internationale concurrentiekracht van de Greenport Aalsmeer. Geconstateerd wordt dat tegenvallende marktkontwikkelingen op korte en langere termijn invloed hebben op de uitgifte van bedrijventerreinen in het Hart van de Greenport. Er is sprake van een scheve verhouding tussen vraag en aanbod aan veilinggerelateerde terreinen. Het aanbod aan veilinggerelateerde bedrijfsterreinen zal daarom verminderd moeten worden om voldoende marktdoel te behouden op de nu al beschikbare locaties. In het rapport wordt voorgesteld om Green Park Aalsmeer als veilinggerelateerd bedrijfsterrein te behouden vanwege de kwaliteit, het voorzieningenniveau en het feit dat het terrein al volop in ontwikkeling is.

Op basis van de Wro is het sinds 1 juli 2008 verplicht om bij een bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen indien het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd of er geen ontwikkelmogelijkheden zijn. Een exploitatieplan geeft gemeenten mogelijkheden om (eventueel) dwingend kosten ten behoeve van de aanleg van openbare inrichting c.q. voorzieningen waarvan particuliere eigenaren profiteren te verhalen. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is een exploitatieplan opgesteld.



7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid



7.1 Maatschappelijk overleg en inspraak

De planvorming voor Green Park Aalsmeer is enkele malen in de inspraak voorgelegd aan omwonenden en andere belanghebbenden, bijvoorbeeld in het kader van het Masterplan Green Park Aalsmeer en de ontwerp structuurvisie voor Green Park Aalsmeer. Het voorontwerp bestemmingsplan voor de deelgebieden 9 en 10 is daarom niet ter inzage gelegd.

7.2 Artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan aan de volgende instanties gezonden:

1. VROM-inspectie Noord-West (Haarlem);
2. Rijkswaterstaat, dir. Noord-Holland (Haarlem);
3. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (Amersfoort);
4. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (vestiging West);
5. Ministerie van Economische Zaken, regio Noordwest (Den Haag);
6. Ministerie van Defensie, directie West (Utrecht);
7. Provincie Noord-Holland (Haarlem);
8. Hoogheemraadschap Rijnland (Leiden);
9. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
10. Gemeente Haarlemmermeer;
11. Gemeente Uithoorn;
12. Gemeente Amstelveen;
13. Gemeente Kaag en Braassem;
14. NV Nederlandse Gasunie;
15. Kamer van Koophandel (Amsterdam);
16. KPN Telecom.

De overlegpartijen zijn verzocht om op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan. De adressanten onder 1, 7, 9, en 10 hebben gereageerd. De adressant onder 10 heeft daarbij aangegeven geen op- of aanmerkingen te hebben. De reacties van de overige adressanten zijn in deze paragraaf kort en zakelijk weergegeven, en voorzien van een antwoord.

1. VROM-Inspectie

De adressant coördineert de rijksreactie van de verschillende rijksdiensten.

1.1 Opmerking

De adressant geeft aan dat het plangebied is gelegen in zone 4 van het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit. In zone 4 zijn geen nieuwe woningen toegestaan, tenzij een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven. De adressant merkt op dat de mogelijk gemaakte nieuwe woningen en de huisvesting voor tijdelijke werknemers in strijd zijn met het Luchthavenindelingbesluit. Verzocht wordt om de regels en plankaart in overeenstemming met het Luchthavenindelingbesluit te brengen. De adressant ziet overleg met betrekking tot aanvragen voor afgifte van een verklaring van geen bezwaar graag tegemoet.



Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de bestemming 'Wonen' aangepast. Het bouwen van nieuwe woningen dan wel het realiseren van een dakkapel waarvoor nog geen verklaring van geen bezwaar is verleend is alleen toegestaan indien voor een betreffende woning dan wel dakkapel een verklaring van geen bezwaar door de VROM-Inspectie is afgegeven. Het toestaan van nieuwe woningen in zone 4 door koppeling aan een verklaring van geen bezwaar is in overeenstemming met artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.

In 2007 is voor een tweetal woningen naast Machineweg 204 reeds een verklaring van geen bezwaar afgegeven door de adressant. Deze twee woningen blijven als recht mogelijk. Voor de overige woningen zal te zijner tijd overleg worden gevoerd met de adressant.

Voor wat betreft de huisvesting van tijdelijke werknemers geldt dat dit geen geluidsgevoelige functie betreft, althans niet in de zin van de Wet geluidhinder. Het gaat om een overnachtingsmogelijkheid voor arbeiders die tijdelijk in Nederland verblijven. Het gaat niet om zelfstandige woonruimte maar eerder om een voorziening als een pension.

2. Provincie Noord-Holland

2.1 Opmerking

De adressant merkt op dat het noodzakelijk is om ruimte te scheppen voor bedrijven uit vrijwel de gehele keten van de bloemen- en plantenwereld om zo de positie van Aalsmeer en omgeving in de sierteelt te behouden en te versterken. Het gebied rond de bloemenveiling zal daarom de komende jaren worden getransformeerd van een verouderd glastuinbouwgebied naar een nieuw bedrijvenpark voor de bloemen- en plantensector in de vorm van Green Park Aalsmeer. Omdat het plangebied is gelegen binnen de contour van het stedelijk gebied, zoals blijkt uit kaart 1 van de provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009, betreft het onderhavige bestemmingsplan een binnenstedelijk plan en raakt het derhalve geen provinciale belangen. De adressant heeft geen verdere opmerkingen.

Antwoord

Het bestemmingsplan draagt bij aan het behouden en versterken van de positie van Aalsmeer en omgeving in de sierteelt doordat ter plaatse van het plangebied wordt uitgegaan van een nieuw bedrijvenpark voor de bloemen- en plantensector.

3. Waternet, namens hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is aanspreekpunt voor ontwikkelingen nabij de kering Legmeerdijk. De rest van het plangebied behoort tot het beheergebied van Rijnland.

3.1 Opmerking

De adressant verzoekt om op in de verbeelding een (dubbel)bestemming ten behoeve van de kern- en/of beschermingszone van de waterkering Legmeerdijk op te nemen.

Antwoord

Ten tijde van het voorontwerp bestemmingsplan was de precieze ligging van de kern- en/of beschermingszone nog niet bekend. De dubbelbestemming was daarom niet weergegeven in de verbeelding. Wel was, vooruitlopend op de dubbelbestemming,



reeds een artikel opgenomen in de planregels. De dubbelbestemming is inmiddels ook weergegeven in de planverbeelding.

3.2 Opmerking

De adressant wijst er op dat voor de aanleg van een rotonde en de realisatie van de huisvesting voor tijdelijke werknemers een watervergunning noodzakelijk is.

Antwoord

De rotonde is inmiddels al aangelegd. Ten behoeve van de werkzaamheden voor de bouw van de huisvesting voor tijdelijke werknemers zal tijdig een watervergunning worden aangevraagd.