



Bestemmingsplan Green Park Aalsmeer

Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7

Gemeente Aalsmeer

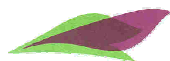
Toelichting

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. 5 november 2010
Gewijzigd vastgesteld door de Gemeenteraad	d.d. 3 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 Vigerende juridisch/planologische regelingen	7
2.2 Europees en rijksbeleid	8
2.3 Provinciaal beleid	16
2.4 Regionaal beleid	23
2.5 Beleid hoogheemraadschap	24
2.6 Gemeentelijk beleid	26
3. Beschrijving van het plan	
3.1 Bestaande situatie	51
3.2 Nieuwe ontwikkeling	53
4. Randvoorwaarden	
4.1 Verkeer	56
4.2 Akoestische aspecten	57
4.3 Veiligheid en technische infrastructuur	57
4.4 Luchthavenindelingbesluit	59
4.5 Bodemkwaliteit	62
4.6 Luchtkwaliteit	64
4.7 Waterhuishouding en riolering	65
4.8 Flora en fauna	67
4.9 Cultuurhistorie en archeologie	70
4.10 Milieu Effect Rapportage (MER)	71
5. Bestemmingsregeling	
5.1 De planvorm	73
5.2 Toelichting op de regels	73
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	106

Bijlage:

1. Verkeersonderzoek (kenmerk GPK002/Nbc/0009)
2. Akoestisch onderzoek (zie bijlage 1)
3. Onderzoek externe veiligheid (kenmerk 20090098-04)
4. Verantwoordingsparagraaf
5. Explosievenonderzoek (kenmerk 72420-VO-02)
6. Bodemonderzoeken (los bijgevoegd)



Bestemmingsplan Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

3 november 2011

- 7. Luchtkwaliteitsonderzoek (zie bijlage 1)**
- 8. Brief akkoord waterhuishoudings- en rioleringsplan (kenmerk 16245/EL/lz)**
- 9. Quick scan flora en fauna**
- 10. Archeologisch bureauonderzoek (kenmerk 11403/WA8/4A4/001753/9007/Jo)**
- 11. Onderzoek naar de invulling van bedrijventerreinen**



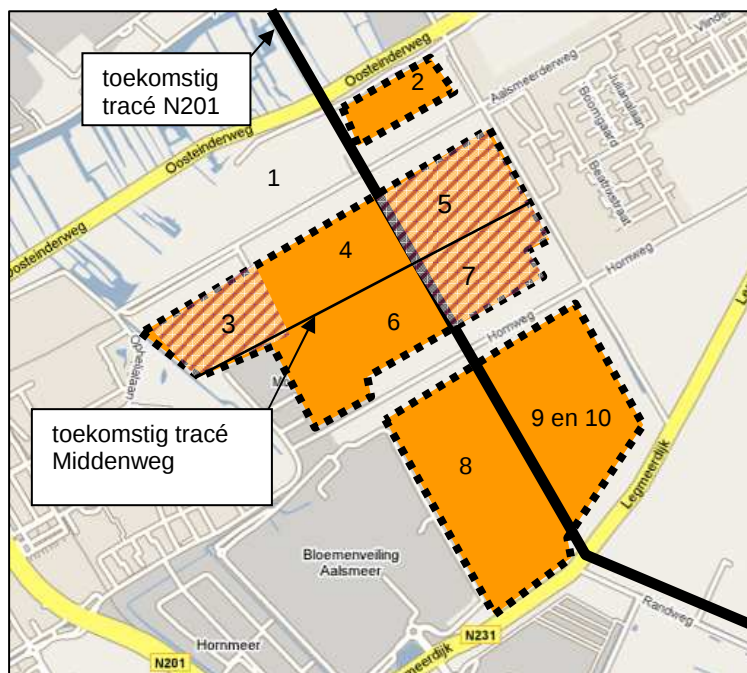
1 Inleiding



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.



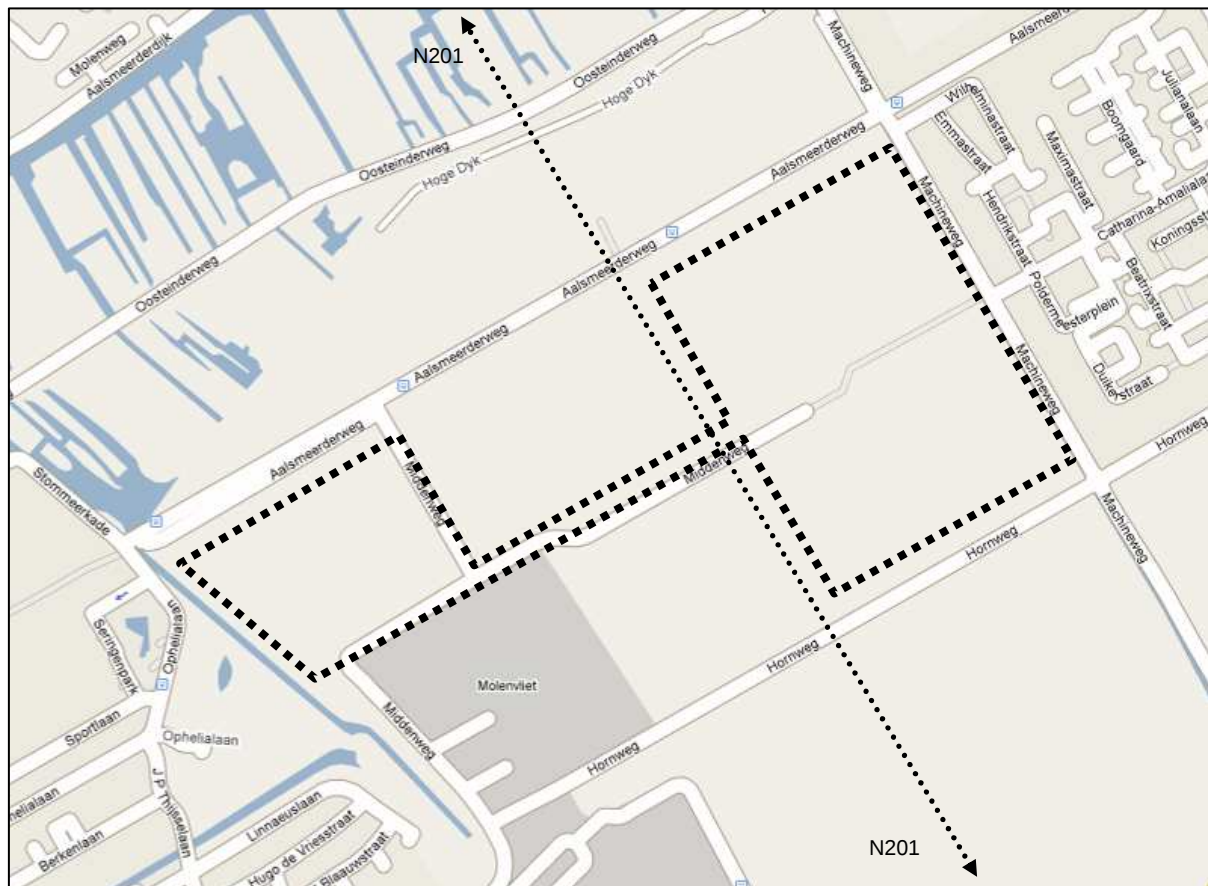
Afbeelding: globale begrenzing Green Park Aalsmeer, het gearceerde gedeelte geeft een indicatie van de deelgebieden 3, 5 en 7 (bron: <http://maps.google.com>)

Het bedrijvenpark Green Park Aalsmeer bestaat uit meerdere deelgebieden met ieder hun eigen karakter. De deelgebieden 3, 5 en 7 zijn de deelgebieden die de komende jaren als eerste ontwikkeld zullen gaan worden. Ook de centrale ontsluitingsweg Middenweg zal op korte termijn worden aangelegd. De Middenweg zal de deelgebieden 3, 5 en 7 gaan ontsluiten (op onder meer de nieuwe N201).



1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan is grofweg gelegen tussen de Machineweg, de Hornweg, het toekomstige tracé van de Noordvork (nabij de Molenvliet) en de Aalsmeerderweg. In deze zone liggen de deelgebieden 3 t/m 7 van Green Park Aalsmeer, Locatie Noord van FloraHolland, het rioolwaterzuiveringsterrein en de lintbebouwing van de Hornweg en de Aalsmeerderweg. Het bestemmingsplan heeft betrekking op de deelgebieden 3, 5 en 7 en het toekomstige tracé van de Middenweg (inclusief de Noordvork tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg).



Afbeelding: indicatieve ligging plangebied bestemmingsplan "Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3,5 en 7" in groter verband (bron: <http://maps.google.com>)

Voor het bestemmingsplan zijn de volgende plangrenzen aangehouden:

- Machineweg, aansluitend op bestemmingsplan Nieuw Oosteinde;
- de toekomstige bufferzone ten noorden van de Hornweg 125 t/m 185;
- oostelijke rand omlegging N201;
- zuidelijke rand toekomstig tracé Middenweg;
- westelijke rand toekomstig tracé Noordvork;
- de toekomstige bufferzone ten zuiden van de Aalsmeerderweg 14 t/m 68 en 148 t/m 204.

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





1.3 Aanleiding en doelstelling bestemmingsplan

Ter plaatse van de Middenweg en de deelgebieden 3, 5 en 7 geldt momenteel het bestemmingsplan “N201-zone” (zie paragraaf 3.1). 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 3, 5 en 7 een uitwerking op te stellen. Om de ontwikkeling van de deelgebieden conform het Masterplan Green Park Aalsmeer (en de momenteel in voorbereiding zijnde structuurvisie) 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

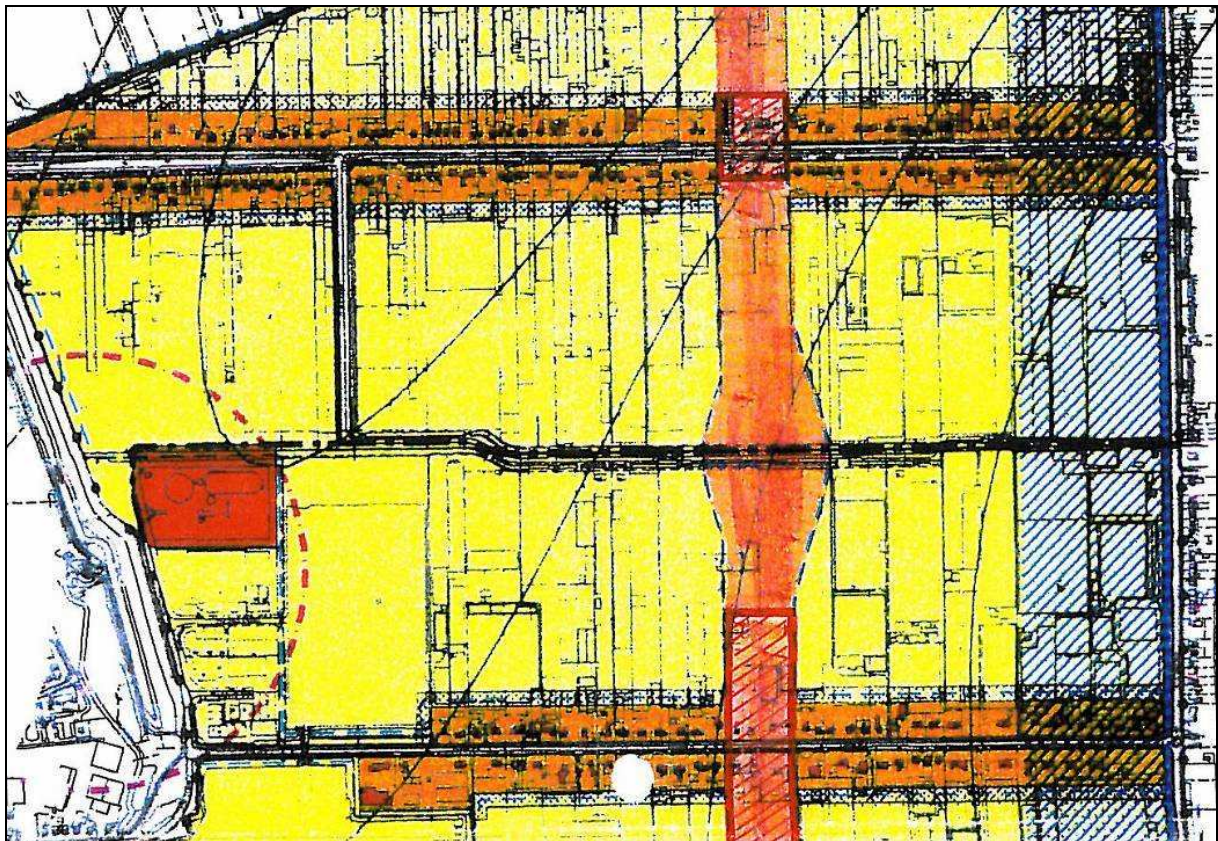


2.1 Juridisch/planologische regelingen

Tot de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan gelden in het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan "Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7" 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 Aalsmeerderweg 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 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 Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7" 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.

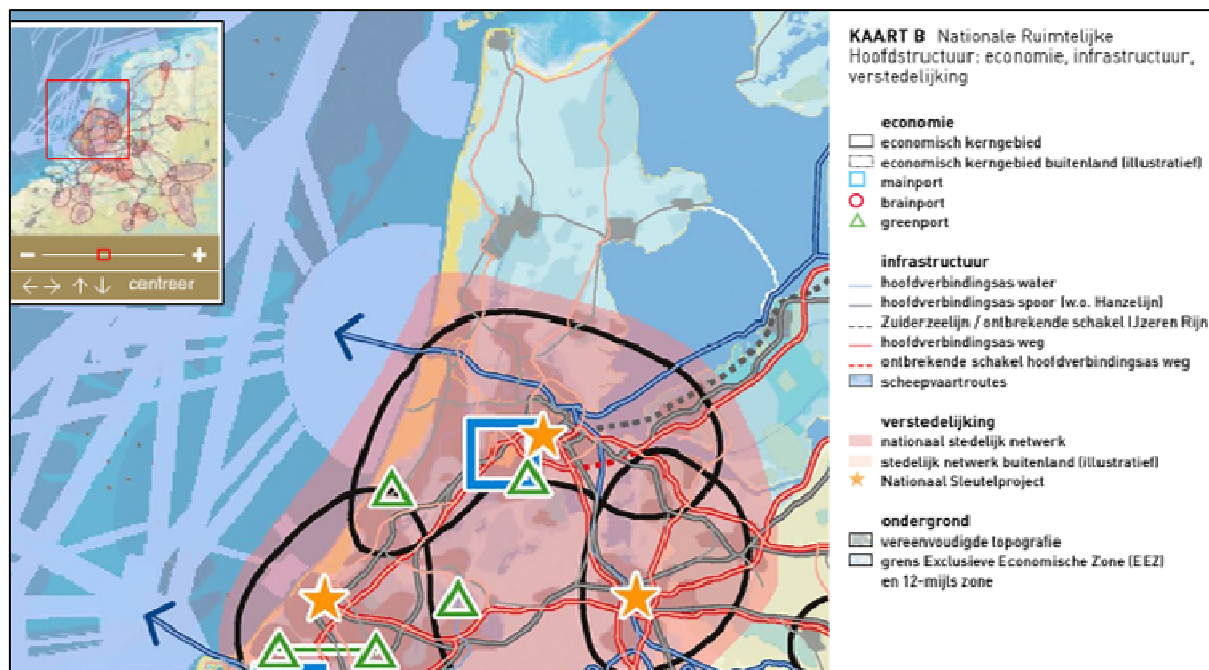


Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking heeft. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

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.

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 Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7 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 proflering 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 nieuwe 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 Middenweg en de deelgebieden 3, 5 en 7 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.

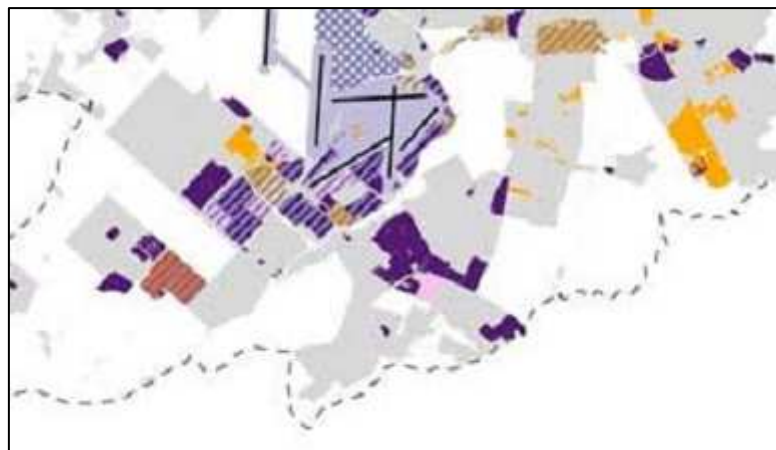


2.3 Provinciaal beleid

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. Naast de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciaal Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is het locatiebeleid van de provincie relevant. Deze documenten worden hier achtereenvolgens toegelicht.

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 dit bestemmingsplan aangewezen als “vastgesteld of bestaand bedrijventerrein” en “Greenport”.



- Vastgestelde of bestaande kantoorlocatie
- Zacht plan voor kantoorlocatie
- Vastgesteld of bestaand bedrijventerrein
- Zacht plan voor bedrijventerrein
- Strategische reserve bedrijventerrein
- Havengebonden bedrijventerrein
- Schipholgebonden bedrijventerrein
- Schiphol-en havengebonden bedrijventerrein

*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



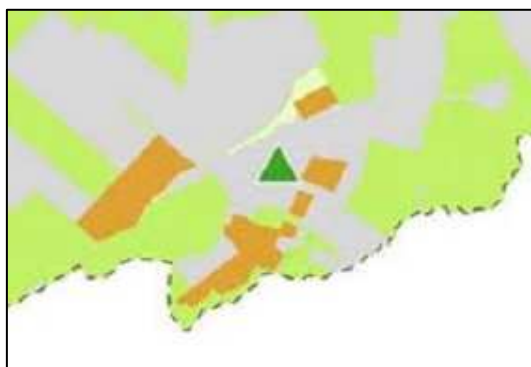
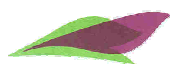
Provincie Noord-Holland wil dat gemeenten ruimte maken voor nieuwe ontwikkelingen door eerst de mogelijkheden om bestaande werklocaties te intensiveren en herstructureren te benutten. Daarnaast zal, tegelijk met het optimaliseren van het ruimtegebruik op bestaande locaties ook ruimte moeten worden gezocht 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 moet houden 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).



-  Greenport Aalsmeer
-  Seedvalley
-  Tuinbouwconcentratiegebied (combinatie glas)
-  Glastuinbouwconcentratiegebied

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 bredere omgeving als uitgangspunt te hanteren. Mogelijke negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd. Het plangebied van dit bestemmingsplan behoort tot het droogmakerijenlandschap.

Gelet op de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is het plangebied van dit 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. Geconcludeerd kan worden dat de ruimtelijke ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt passen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 aangezien voor het plangebied uit wordt gegaan van de realisatie van een bedrijventerrein. Ten aanzien van de door de provincie verrichte risico-inschatting waaruit is gebleken dat vervolgonderzoek nodig is om een significant (negatief) effect uit te kunnen sluiten wordt opgemerkt dat voor Green Park Aalsmeer al een bestemmingsplan van kracht is dat de realisatie van een bedrijventerrein rond de omgelegde N201 mogelijk maakt (zie paragraaf



2.1). Daardoor is er geen verplichting om in het kader van de op te stellen bestemmingsplannen voor Green Park Aalsmeer opnieuw een MER op te stellen. Mede omdat de indertijd opgestelde MER of hoofdlijnen nog steeds actueel is. De verschillen tussen het momenteel geldende bestemmingsplan en de op te stellen bestemmingsplannen is dat in de nieuw op te stellen bestemmingsplannen minder parkeerplaatsen zullen worden voorgeschreven en dat er minder bedrijfsoorten mogelijk worden gemaakt. De ontwikkeling zoals nu is voorzien leidt daardoor tot minder verkeersbewegingen dan het momenteel geldende bestemmingsplan en hetgeen waarvan indertijd is uitgegaan bij het opstellen van de MER.

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 van dit bestemmingsplan 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 van dit bestemmingsplan 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 inwerkingtreding van de verordening - bestaande glastuinbouwbedrijven tevens mogelijk in het "tuinbouwconcentratiegebied". Het plangebied van dit bestemmingsplan is niet aangewezen als glastuinbouwconcentratiegebied of tuinbouwconcentratiegebied.
5. Er dient rekening te worden gehouden met regionale waterkeringen als de Legmeerdijk.

Het plangebied van deze structuurvisie 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. Geconcludeerd kan worden dat de ruimtelijke ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt in overeenstemming zijn met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

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);
- Zwarte 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 samenhagend complex van veiling gerelateerde terreinen (paars), algemene bedrijventerreinen (lila), kantoorlocaties (rood) en glastuinbouwproductiegebieden (blauw)

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 hulpartikelen 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 3, 5 en 7 heeft betrekking op een deel van Green Park Aalsmeer (circa 23 hectare). Een deel van de eerste schil zal in de deelgebieden 3, 5 en 7 worden gerealiseerd terwijl het overige deel in de andere deelgebieden zal worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat (minimaal) 35% van de uitgeefbare grond van de deelgebieden 3, 5 en 7 (circa 8 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 Legmeederdijk 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 die met behulp van vier boezemgemalen afwateren naar zee. 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. Rijnland legt, onder meer in verband met een goede aan- en afvoer van water, in de zogenaamde legger de afmetingen vast van waterhuishoudkundige objecten zoals watergangen. 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 een groot deel van het plangebied van dit bestemmingsplan (deelgebieden 5 en 7) aangewezen als “greenpark”. Het andere deel (deelgebied 3) is aangewezen als “bedrijven” en “park”.

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 5 en 7 met name is uitgegaan van sierteeltgerelateerde bedrijven. In deelgebied 3 wordt hoofdzakelijk uitgegaan van lokale bedrijvigheid. 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.

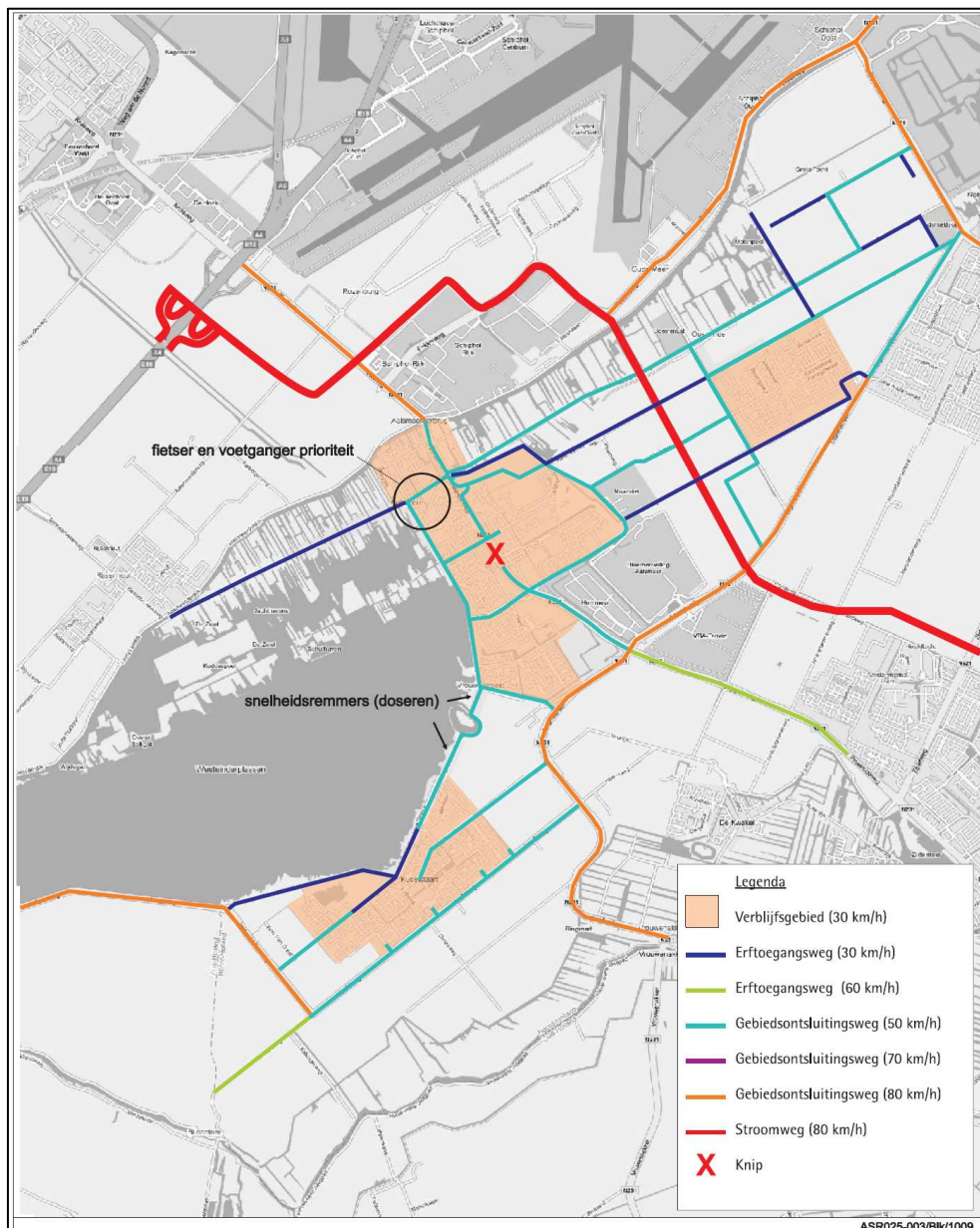
In het Aalsmeers Verkeer- en Vervoersplan zijn drie doelstellingen vastgelegd:

- 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 wegennet wordt het verkeer naar de meest geschikte routes geleid door aanpassing van de vormgeving van wegen (waardoor snelheid en capaciteit worden vergroot of juist verkleind). 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: wegcategorisering gemeente Aalsmeer

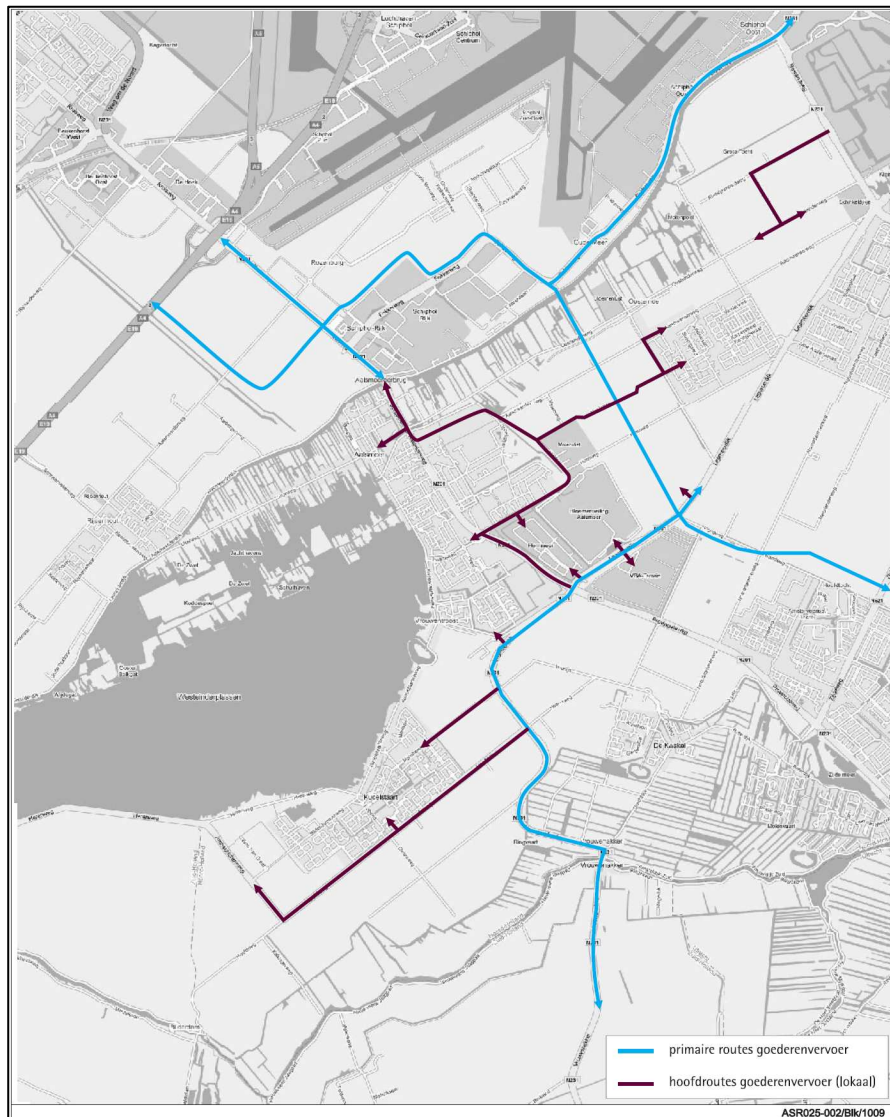
De N201 is aangewezen als stroomweg (80 km/u) terwijl de Middenweg, de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg en de Machineweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u). De Hornweg en de Aalsmeerderweg zijn aangewezen als erftoegangsweg (30 km/u). Om het verkeer op de Aalsmeerderweg te verlagen is het eventueel een optie om een knip aan te brengen in de Aalsmeerderweg. Doorgaand verkeer wordt zo onmogelijk en dus ontstaat er een rustige erftoegangsweg.

- 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.

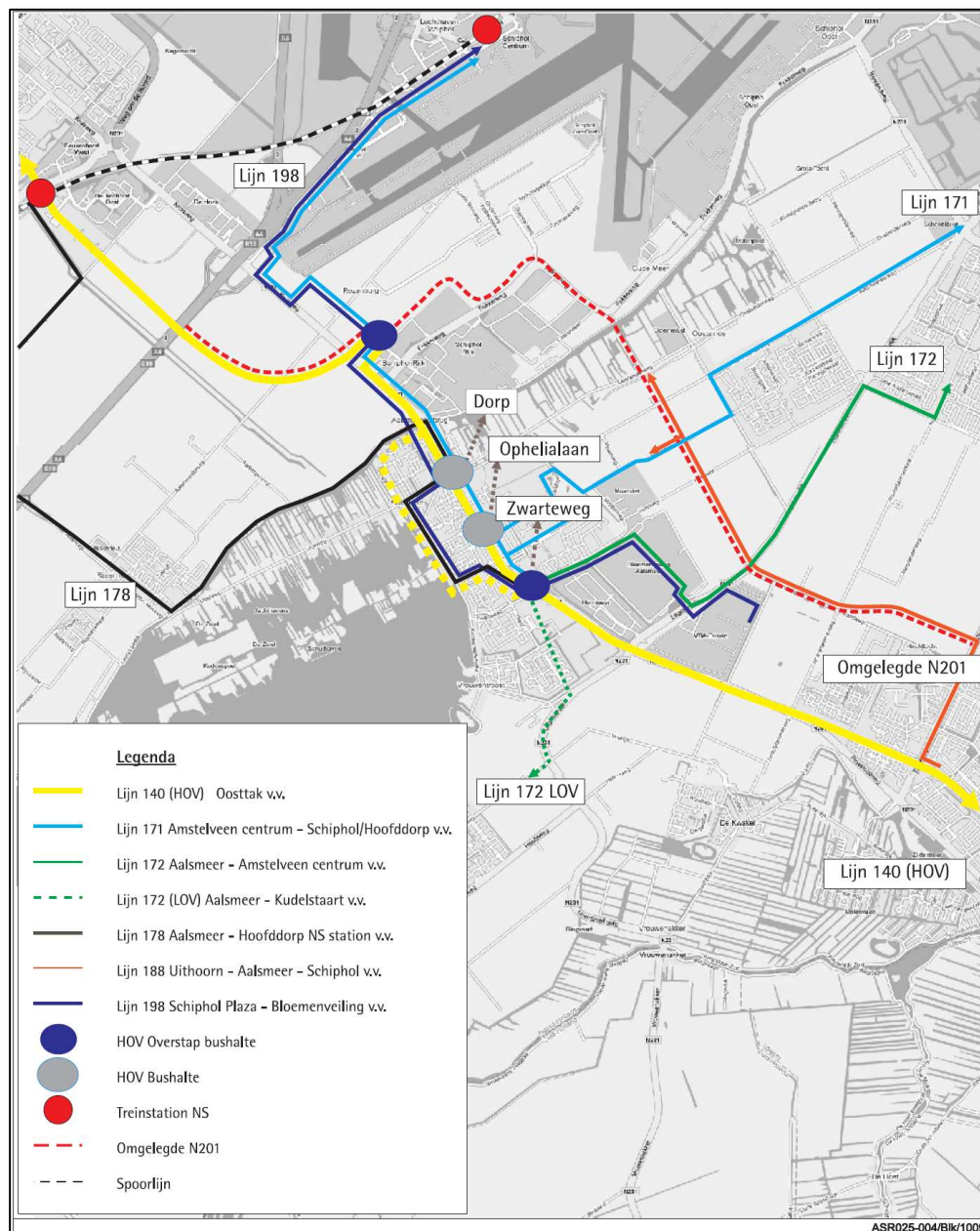


Afbeelding: wensbeeld goederenvervoer

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

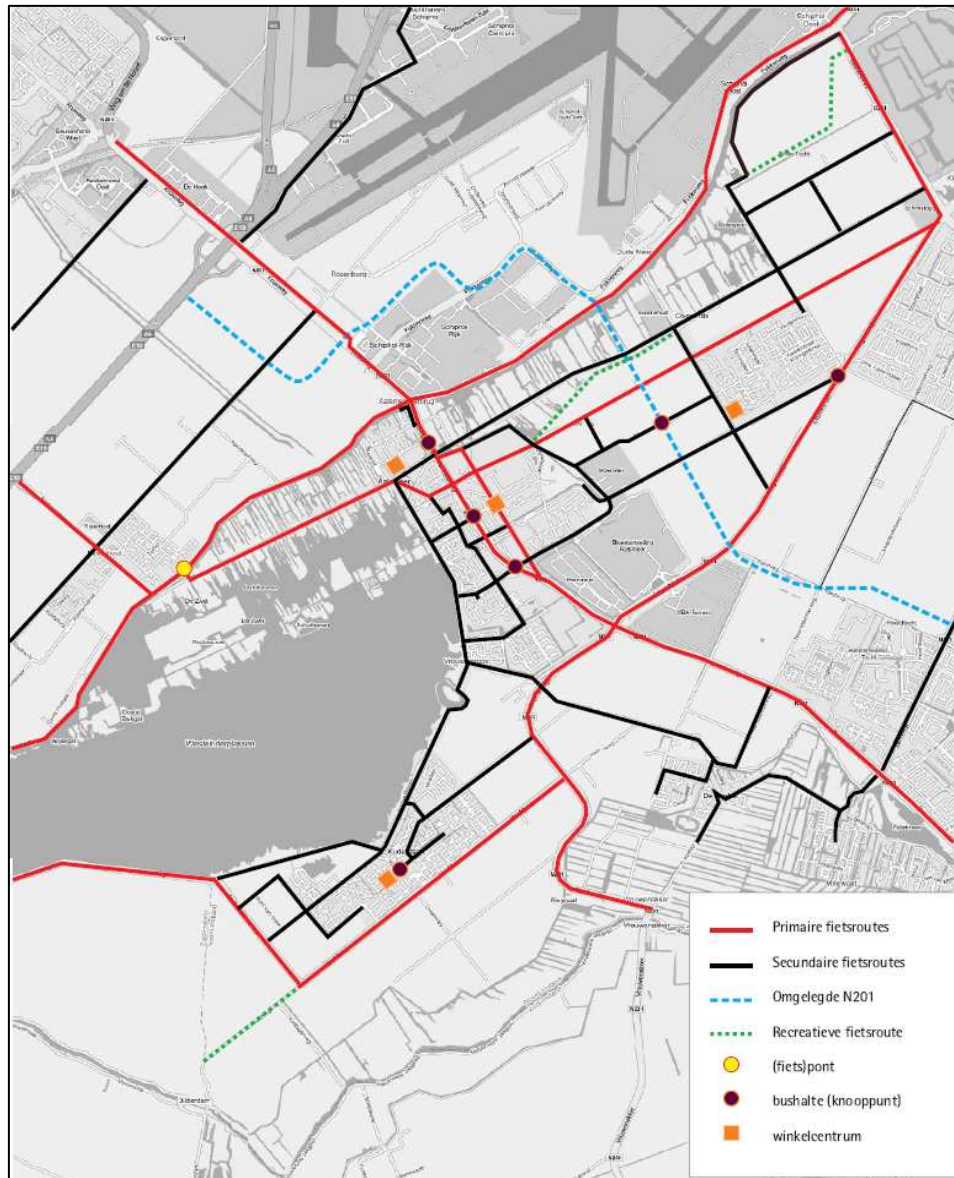
De Middenweg, de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg en een deel van de Machineweg (tussen Aalsmeerderweg en Middenweg) zijn aangewezen als route voor busvervoer.

- 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. In onderstaande tabel 6.1 zijn vijf kwaliteitseisen voor een goed fietsnetwerk benoemd. Deze eisen zijn de basis voor het fietsnetwerk in Aalsmeer.



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 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.



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 bloemenveiling 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.



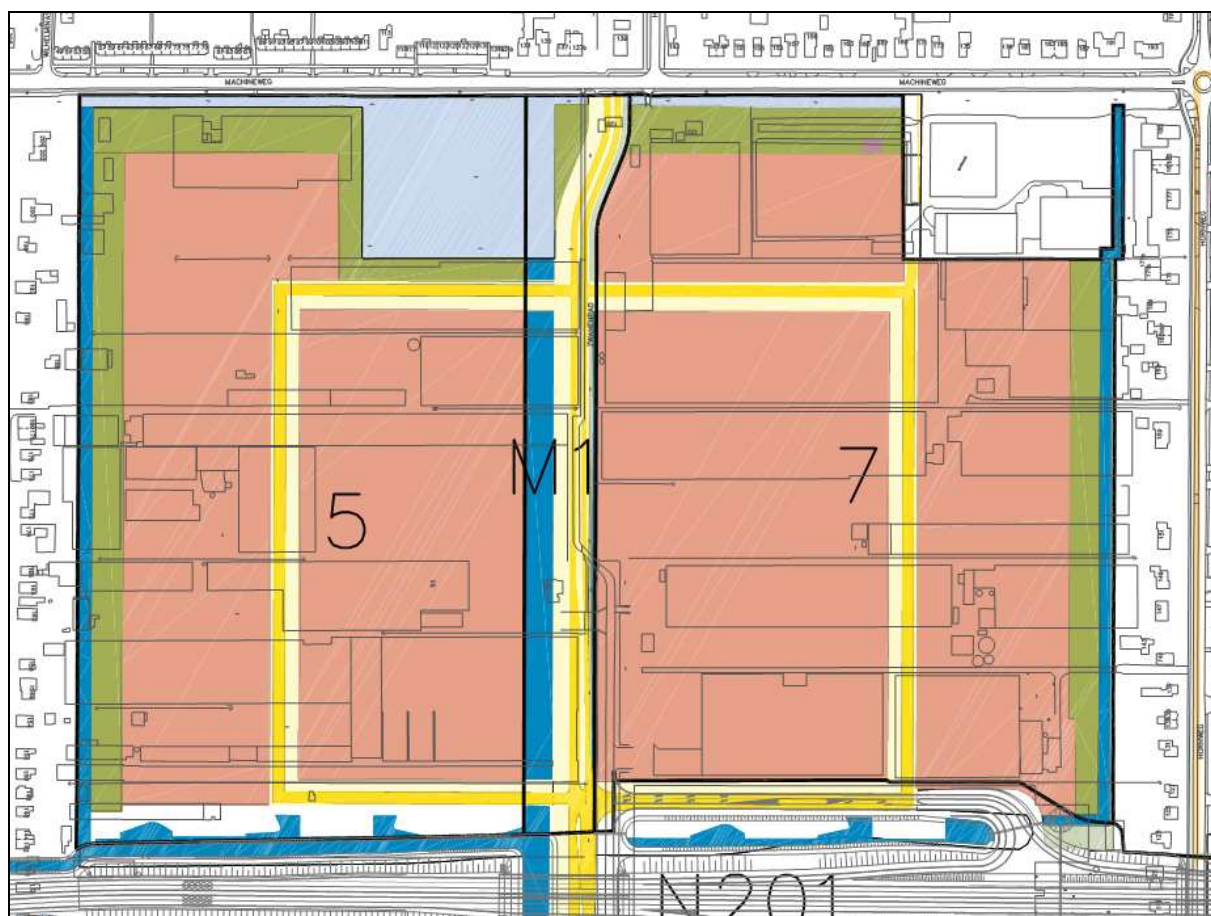
Afbeelding: plankaart Masterplan GPA, rechtsonder is een deel van het huidige terrein van FloraHolland te zien

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.

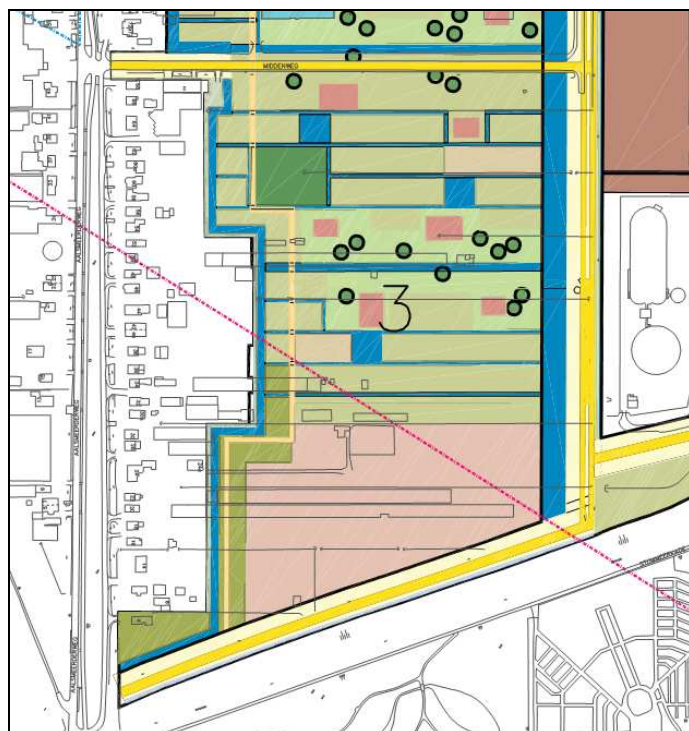
Het ruimtelijk concept van het Masterplan GPA bestaat uit een hoofdstructuur (het casco c.q. raamwerk) en een invulling van de ruimte in het casco (de kamers).

- 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 Oosteiendorpolder en het groengebied in Amstelveen.



Afbeelding: uitsnede plankaart Masterplan GPA ter plaatse van deelgebieden 5 en 7 en het oostelijk deel van de Middenweg



Afbeelding: uitsnede plankaart Masterplan GPA ter plaatse van deelgebied 3 en het westelijk deel van de Middenweg (inclusief Noordvork)



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

- De Middenweg vormt samen met de N201 het hart van Green Park Aalsmeer. De Middenweg is aangewezen als hoofdontsluitingsweg. Om deze functie te kunnen vervullen zal deze weg een volledige transformatie ondergaan doordat over vrijwel de gehele lengte een eenduidig en rechte doorlopend profiel wordt gerealiseerd. De Middenweg zal aan weerszijden worden begeleid door water. Doordat de Middenweg een aansluiting krijgt op de N201 zal de Middenweg een belangrijke entree voor Aalsmeer gaan vormen.
- 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, via de waterlopen langs en onderdoorgangen onder de nieuwe N201.
- Een deel van het gebied tussen de deelgebieden 3 en 5 is aangewezen als ecologische/recreatieve verbinding tussen enerzijds de Ringvaart en de Bovenlanden en anderzijds de Bovenkerkerpolder (AmstelGroen²).
- De bestaande lintwegen zullen niet fungeren als ontsluiting van de nieuwe bedrijven. De Aalsmeerderweg is bedoeld voor bestemmingsverkeer en vormt de doorgaande verbinding voor langzaam verkeer.
- Achter de bestaande linten die grenzen aan het toekomstige bedrijventerrein, zoals de Aalsmeerderweg en de Hornweg, komt een bufferzone van 30 meter breed. 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 5 en 7 en de Hoeksteen (westelijk gedeelte van deelgebied 3) geldt een floor-space index van minimaal 1,0. De floor-space index geeft de verhouding weer tussen het gerealiseerde vloeroppervlak en het grondoppervlak in datzelfde gebied. Ook moet 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 van 20 meter grenzend aan de bufferzones langs 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

² In het project Amstelgroen zijn afspraken gemaakt over groene verbindingen tussen de Amstel en de ringvaart, door de Oosteinderpoelpolder, de Legmeerpolder en de Bovenkerkerpolder.



openbare parkeerplaatsen gerealiseerd langs gebiedsontsluitingswegen als de Machineweg en de Middenweg. Voor de parkeernormen wordt verwezen naar de beleidsnotitie (zie verderop).

Structuurvisie Green Park Aalsmeer

De gemeenteraad heeft op 3 november 2011 een structuurvisie vastgesteld voor Green Park Aalsmeer. 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 hoogtebepalingen 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 geheprofileerd 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



Bestemmingsplan Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7

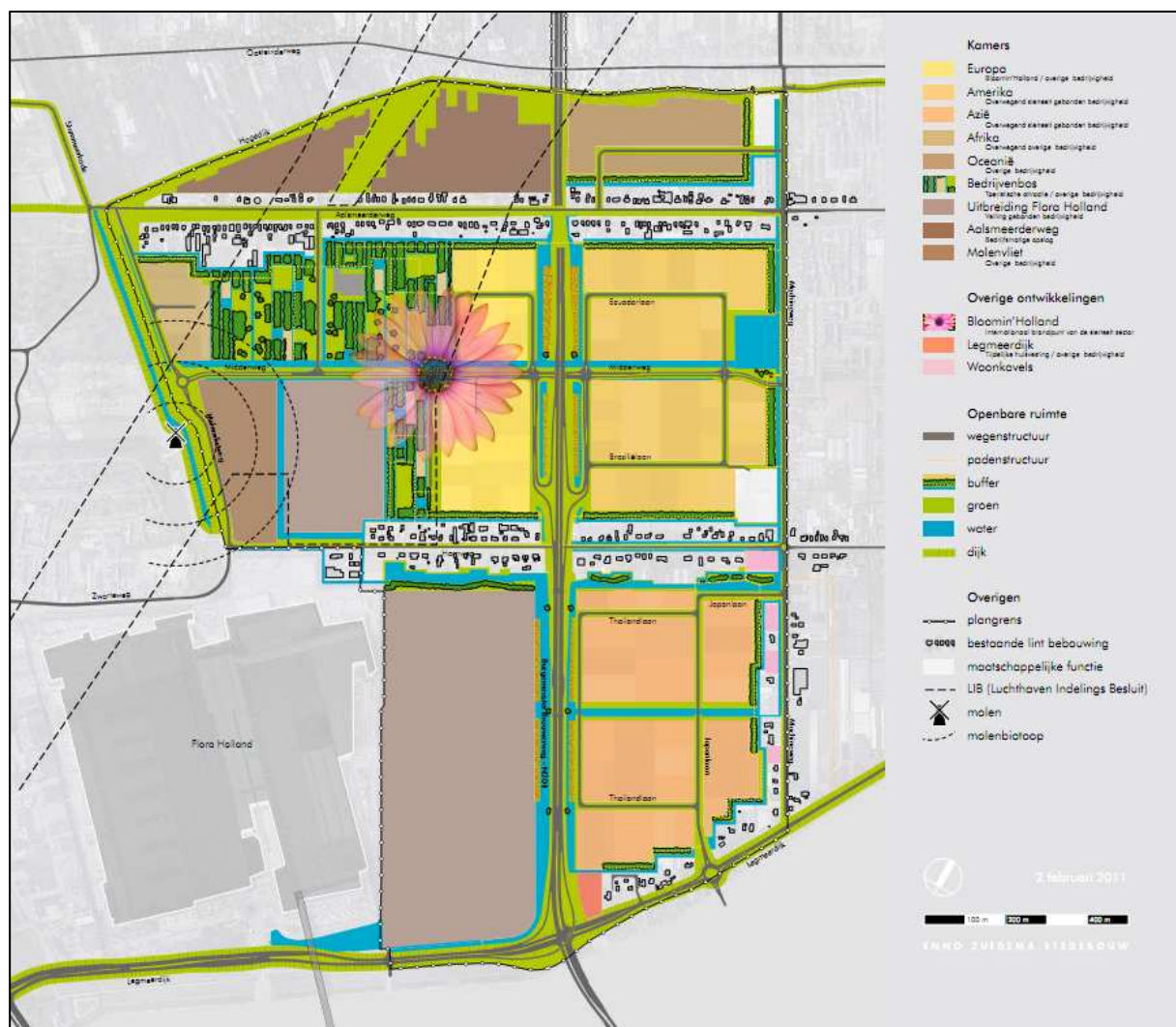
Gemeente Aalsmeer

Toelichting

3 november 2011

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.



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 5 en 7 zal ruimte komen voor hoofdzakelijk sierteeltgerelateerde bedrijven die betrekking hebben op groothandel en logistiek. Het gebied zal worden ontsloten via de Middenweg, de nieuwe N201 en de verbindingsweg tussen de Middenweg en Aalsmeerderweg (en voor een klein deel via de Machineweg).

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 Bloemin'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 de Middenweg, de deelgebieden 5 en 7 en een deel van deelgebied 3 (de Hoeksteen).

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

Green Park Aalsmeer zal voor lokaal verkeer ontsloten worden op de vork. Deze weg is de nieuwe rondwegverbinding om Aalsmeer-Dorp en verzorgt de aansluiting van de Middenweg op Aalsmeer. In ruimtelijke en functionele zin 'eindigt' de Middenweg bij de vork. Belangrijkste uitgangspunt voor de vork is dat het profiel zo compact mogelijk wordt gehouden om de Stommeerkade met haar lauwe talud en de molen zo veel mogelijk ruimte te geven en goed zichtbaar te laten zijn. Aan de zijde van de Hoeksteen zullen het vrijliggende fiets- en voetpad van de Middenweg hun vervolg krijgen.

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 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. Laadvoorzieningen liggen minimaal 20 meter uit de rooilijn. Bedrijven met niet meer dan twee laadvoorzieningen 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 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.

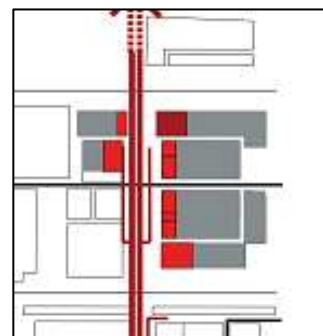
- Kamerspecifieke uitgangspunten

De deelgebieden 5 en 7 zijn gelegen in de kamer "GPA-midden". 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 (cash and carry's). In de kamer zal ruimte zijn voor kavels met een grootte van circa 4.000 m² tot 40.000 m². Deze kavelgrootten zijn afgestemd op marktonderzoek en de praktijk.

Veel bedrijven in het gebied zullen vanaf de hoofdwegen goed in het zicht liggen zodat de nadruk zal liggen op een representatieve uitstraling. 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 grotere kavels zullen daarbij worden gesitueerd tussen de Middenweg en de bedrijvenstraten, terwijl de kleinere kavels met name aan de andere zijde van de bedrijvenstraat zullen komen. Zo ontstaan ook verschillende zones in de kamer, namelijk het gebied dat is gelegen langs de N201, het gebied langs de Middenweg, het gebied bij de bedrijvenstraten en het gebied bij de buffers.

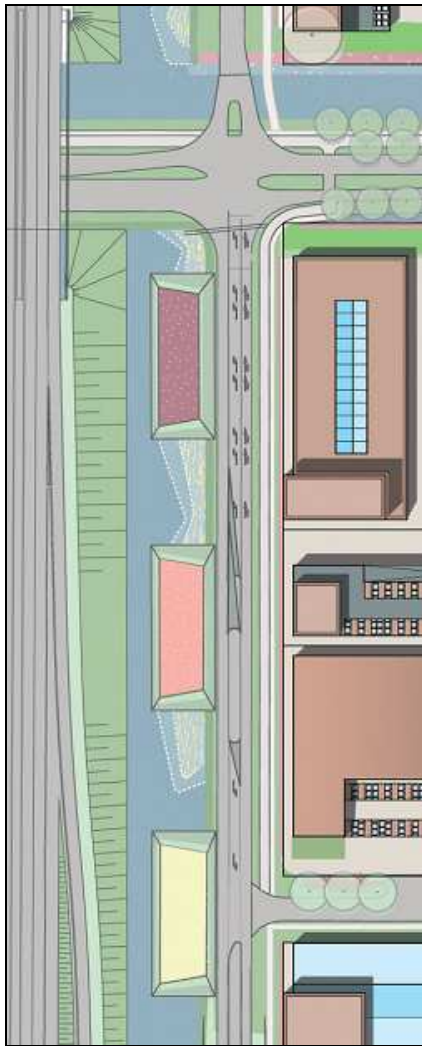
In de zone langs de N201 zal GPA-Midden zich naar buiten toe profileren door haar identiteit in bebouwing en openbare ruimte te tonen. Om de schaal en het snelle karakter van de N201 kracht bij te zetten zullen de gebouwen langs de N201 in één lijn staan, 3 meter uit de kavelgrens. Op die manier ontstaat een begeleidende wand.

Deze wand zal minimaal 11 meter en maximaal 15 meter hoog zijn. Hoogteaccenten tot 22 meter zijn toegestaan en wenselijk. 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

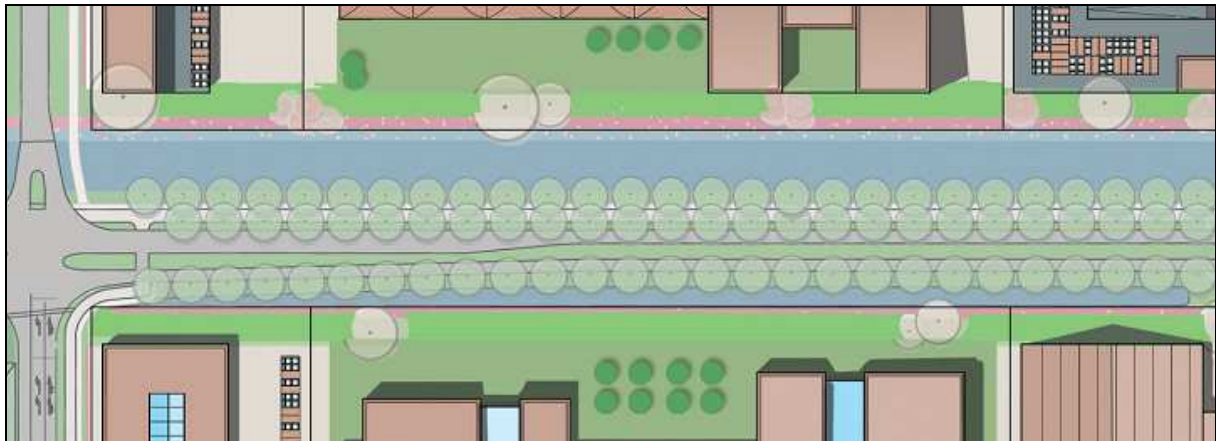
Voor de langs de N201 gelegen kavels op de hoek N201-Aalsmeerderweg zal een uitzondering ten aanzien van het voorgaande gelden. Deze kavels zijn niet gelegen aan de parallelweg van de N201 en vormen het begin/einde van Green Park Aalsmeer. Gebouwen op de kavels N201-Aalsmeerderweg komen op de rooilijn (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 Middenweg wordt als de hoofdas van Green Park Aalsmeer beschouwd. Dit wordt in ruimtelijk opzicht duidelijk doordat de Middenweg en de naastgelegen Middentocht een zeer breed profiel krijgen. De gebouwen langs de Middenweg liggen iets terug van de Middenweg waarbij er ruimte is voor een collectief ingerichte groenstrook langs de Middenweg. De Middentocht zal worden aangesloten op het Zwanenmeer. De Middenweg zal hier afbuigen zodat er ruimte ontstaat voor een groene plek met een paviljoen aan het Zwanenmeer. De gebouwen aan de Middenweg hoeven niet noodzakelijkerwijs op één lijn te liggen aangezien de Middenweg refereert aan een oud polderlint. Wel is het zo dat de gebouwen op minimaal 10 meter van de watergang dienen te liggen. De strook van 10 meter zal als collectieve groenzone worden ingericht. Deze collectieve groenzone is een verwijzing naar de woonlinten met hun individuele tuinen en een toepassing vormen van bloeiende beplanting op grote schaal. Verder mogen de gebouwen in hoogte verschillen. Daarbij wordt gedacht aan een minimale hoogte van 7,5 meter en een maximale hoogte van 15 meter.

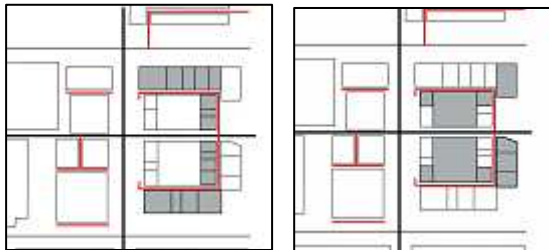
Erfafscheidingen passen niet in het beeld van de Middenweg. De watergangen zullen gezien de breedte fungeren als erfafscheiding aan de zijde van de Middenweg. Hekken zijn alleen toegestaan op de kavelgrens tussen de gebouwen. Indien een erfafscheiding aan de zijde van de Middenweg toch nodig blijkt te zijn zal deze teruggelegen zijn ten opzichte van de gevellijn.



Afbeelding: indicatie mogelijke invulling kavels langs de Middenweg

Het merendeel van de bedrijven in GPA-Midden 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.

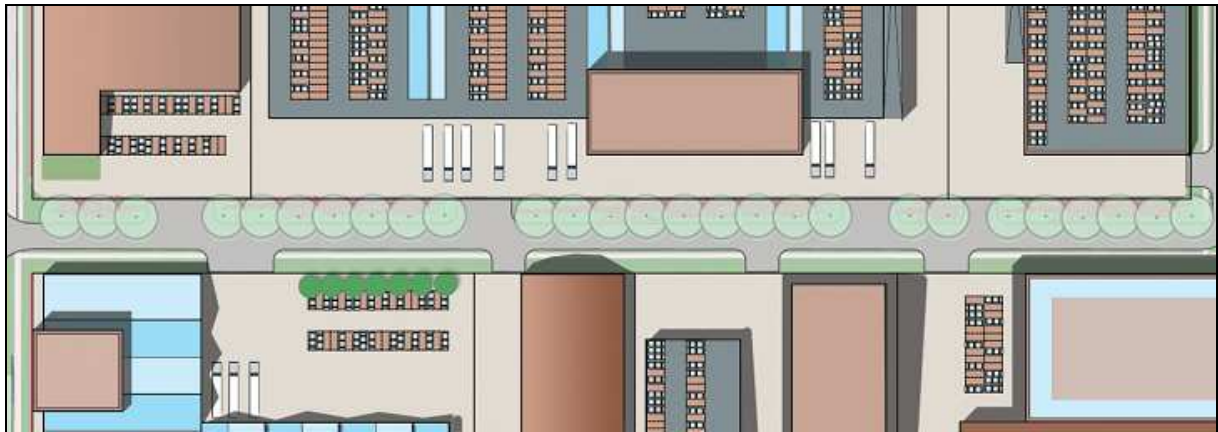


Afbeelding: A-kavels (links) en B-kavels (rechts)

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.

Voor de A-kavels die aan het Zwanenmeer zijn gelegen geldt dat deze op de rooilijn moeten worden gebouwd. In verband met de continuïteit geldt hetzelfde voor de A-kavels aan de overzijde van de Middenweg. 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 gevel.

Om voldoende ruimte in het profiel te creëren liggen de gebouwen op de B-kavels een stuk terug ten opzichte van de kavelgrens (minimaal 12 meter). De onbebouwde ruimtes op de kavels bieden plaats voor parkeerplaatsen of voor laad- en lossterreinen. 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 mag echter niet hoger zijn dan 15 meter en bij voorkeur niet lager dan 7,5 meter.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden met betrekking tot de A- en B-kavels komen tot uitdrukking in het GML-bestand 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 een strook van 20 meter direct grenzend aan de buffers langs de Hornweg en de Aalsmeerderweg niet hoger worden gebouwd dan 9 meter. Deze hoogtebeperking geldt niet voor de bufferzone langs de Machineweg. Daarnaast geldt voor een zone van 20 meter vanaf de buffers Hornweg en Aalsmeerderweg dat maximaal bedrijfsactiviteiten behorend tot milieucategorie 2 zijn toegestaan. Voor de overige gronden geldt maximaal milieucategorie 3.

Een gedeelte van deelgebied 3 is gelegen in de kamer "de Hoeksteen". Hierover is aangegeven dat de kamer is bestemd voor bedrijfsverzamelgebouw(en) en geschikt is voor lokale gemengde bedrijvigheid. De kamer zal door een collectieve centrale ontsluitingsweg vanaf de Noordvork worden ontsloten.

Programmatisch valt de locatie "de Hoeksteen" buiten het concept van Green Park Aalsmeer. De Hoeksteen is namelijk bedoeld voor bestaande lokale bedrijven uit Aalsmeer en/of Uithoorn die een nieuwe plek zoeken. Het gaat dus om gemengde bedrijvigheid die niet terecht kan in de overige (deel)gebieden van Green Park Aalsmeer vanwege de strikte vestigingscriteria.

De bebouwingsvlakken worden zodanig vastgelegd dat er tussen en achter de gebouwen voldoende ruimte is voor de collectieve ontsluiting, parkeerplaatsen en laad- en losruimte. Zowel aan de Noordvork als aan de Middenweg staan de gebouwen terug ten aanzien van de rooilijn (respectievelijk 7 en 10 meter). Zo is hier ruimte voor een collectieve groene entreezone die wordt ingericht met voetpaden, gras en bomen. Samen met de grasbermen en bomen in het profiel van de Noordvork zorgen ze voor een groene en uitnodigende uitstraling richting het openbaar gebied. Aan de achterzijde (oostzijde projectgebied) wordt de positie van de gevellijn ook vastgelegd zodat de gebouwen ook aan deze zijde op een lijn komen te liggen (circa 30 meter uit de kavelgrens). Hierdoor heeft de Hoeksteen ook richting het naastgelegen bedrijvenbos een eenduidige uitstraling. Door zowel de gevellijn aan de



voorzijde als aan de achterzijde vast te leggen liggen de gebouwenveloppen min of meer vast. Individuele ondernemers krijgen wat dit betreft weinig ruimte.



Afbeelding: (indicatieve) kavels en bebouwingsvlakken

De Hoeksteen ligt op een cruciaal punt en speelt een belangrijke rol als entree, wanneer het Green Park Aalsmeer vanaf deze zijde betreden wordt. Door de behandeling van de bebouwing als collectief gebouw zal hier uiting aan worden gegeven. De collectieve groenzone rondom het gebouw zal dit verder versterken.

Langs de Noordvork en de Middenweg mogen in principe geen erfafscheidingen worden toegepast. Indien toch een erfafscheiding nodig is ligt de erfafscheiding altijd 5 meter terug ten opzichte van de gevels.

Het parkeren vindt plaats tussen de gebouwen, op eigen terrein. De Hoeksteen zal worden ontsloten door middel van één collectieve ontsluiting. Laden en lossen vindt plaats aan de achterzijde van de gebouwen aan de zijde van het naastgelegen Bedrijvenbos.

Zowel de collectieve ontsluiting als de individuele entrees van de bedrijven in de Hoeksteen liggen aan de Noordvork (en niet aan de Middenweg). Om een bijdrage te kunnen leveren aan een levendige uitstraling langs dit nieuwe wegtracé liggen de functies waar mensen samenkomen en/of verblijven, zoals de entree, het kantoor of de kantine, zoveel mogelijk aan de straat, of zijn zoveel mogelijk zichtbaar vanaf de straat.

Voor het gebied de Hoeksteen gelden verschillende maximale bouwhoogten. Daarbij is rekening gehouden met de restricties ten aanzien van de bouwhoogte. Deze beperkingen komen voort uit het feit dat de Hoeksteen gedeeltelijk binnen de molenbiotoop ligt en omdat het gebied grenst aan de noordzijde van de buffer achter de woningen aan Aalsmeerderweg. Voor de 20 meter diepe zone die grenst aan de buffer geldt een maximale hoogte van 9 meter.



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 Aalsmeerderweg, Machineweg en Hornweg en de waterkering Stommeerkade. De Hornweg en de Aalsmeerderweg liggen haaks op de Machineweg. Aan de oostkant van het plangebied liep tot voor kort een langzaamverkeersroute (het Zwanenpad), welke via de Middenweg een verbinding vormde tussen de woonwijk Nieuw Oosteinde en het dorp Aalsmeer. Direct ten noorden van het Zwanenpad is een meer aanwezig, genaamd het Zwanenmeer.



Afbeelding: de voormalige langzaamverkeersroute het Zwanenpad (links) en het Zwanenmeer (rechts)

Het plangebied is in het verleden grotendeels in gebruik geweest als glastuinbouwgebied. In het gebied zijn met name in de deelgebieden 5 en 7 nog enkele kassen en andere bebouwing ten behoeve van glastuinbouw aanwezig (zoals ketelhuizen en schoorstenen). De meeste glastuinbouwbedrijven hebben het gebied inmiddels verlaten zodat er nog weinig kassen in gebruik zijn. Sommige delen van het plangebied zijn in gebruik als grasland/weiland. In deelgebied 3 zijn bijna alle gronden in gebruik als grasland/weiland.



Afbeelding: leegstaande kassen achter Hornweg (links) en grasland/weiland (rechts)



Ten westen van het plangebied ligt het dijklichaam van de waterkering Stommeerkade en het water van de Molenvliet. Onderaan het dijklichaam ligt een dijsloot.



Afbeelding: grasland/weiland gezien vanaf de Middenweg ter plaatse van deelgebied 3 (links) en de Stommeerkade met Molenvliet (rechts)

Net buiten het plangebied is lintbebouwing aanwezig (langs de Hornweg en Aalsmeerderweg. 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. Langs de Machineweg zijn ook enkele woningen aanwezig.



Afbeelding: lintbebouwing Aalsmeerderweg (links) en lintbebouwing Hornweg (rechts)

In het plangebied bevindt zich op de hoek Hornweg-Machineweg een sportcomplex. Het sportcomplex bestaat uit twee sporthallen (De Bloemhof), een parkeerterrein en een aantal sportvelden (zowel verhard als onverhard). Direct naast het sportcomplex staat een UMTS-mast.

Op een perceel op de hoek Zwanenpad-Machineweg is recent een nieuw gebouw gerealiseerd voor een aan sierteelt gerelateerde groothandel.



Afbeelding: sporthal De Bloemhof (links) en bouwwerkzaamheden ter plaatse van het inmiddels in gebruik genomen gebouw op de hoek Zwanenpad-Machineweg (rechts)

Aan de westelijke rand van de deelgebieden 5 en 7 wordt de nieuwe N201 aangelegd.



Afbeelding: aanlegwerkzaamheden N201

In deelgebied 3 is een tijdelijke paddenpoel aangelegd.

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.

Voor de ontwikkeling van Green Park Aalsmeer is een Masterplan en een Beeldkwaliteitsplan opgesteld (zie paragraaf 2.4). Deze beide plannen fungeren derhalve als ruimtelijk kader voor Green Park Aalsmeer.

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. 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 waarbij de Middenweg en de N201 als de belangrijkste ontsluitingen van het bedrijvenpark zullen 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. Zowel de rotonde bij de kruising van de Middenweg als de rotonde bij de kruising van de Aalsmeerderweg is mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

De deelgebieden 3, 5 en 7 zullen zijn gelegen rond de Middenweg. De deelgebieden 5 en 7 zullen op de Middenweg worden aangesloten via een bedrijvenstraat (erftoegangsweg). Rond deze bedrijvenstraat zullen diverse kavels worden uitgegeven. De inritten van de kavels komen uit op de bedrijvenstraat. Verkeer in de deelgebieden 5 en 7 kan via de bedrijvenstraat en de Middenweg verder rijden naar o.a. de Machineweg of de nieuwe N201. Een deel van de bedrijvenstraten in deelgebieden 5 en 7 zijn of worden momenteel aangelegd.

Bij het gebied de Hoeksteen zal de ontsluiting plaatsvinden via de vork, welke via de Middenweg ontsloten wordt op de N201. Het bedrijvenbos zal ontsloten worden via de Middenweg.

Om de overgang tussen de woonwijk aan de oostzijde van de Machineweg (Nieuw Oosteinde) en het toekomstige bedrijventerrein vorm te geven zal langs de Machineweg een groenzone van circa 30 meter komen in de vorm van het Machinepark (groenzone langs de Machinetocht). Ook tussen de woonbebouwing in de linten van de Hornweg en de Aalsmeerderweg en het bedrijventerrein zal een groenzone van circa 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.

Voor sporthal De Bloemhof, het parkeerterrein en de twee naastgelegen verharde veldjes worden geen ontwikkelingen voorzien. De grasvelden van het sportcomplex zullen worden herontwikkeld en worden uitgegeven als kavel. De UMTS-mast zal waarschijnlijk op de huidige locatie blijven maar een toekomstige verplaatsing is niet uitgesloten. In dat geval zal de mast worden verplaatst naar een geschikte locatie rond de sporthal, waarbij geldt dat de mast op een minimum afstand van woningen dient te worden gerealiseerd.

Voor de stedenbouwkundige invulling van de deelgebieden 3, 5 en 7 wordt verwezen naar de beschrijving van het Beeldkwaliteitsplan in paragraaf 2.6.



4 Randvoorwaarden



4.1 Verkeer

Op dit moment wordt de nieuwe N201 aangelegd. Een deel van de nieuwe N201 zal naar verwachting in 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 een verkeersonderzoek verricht (d.d. april 2011, 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 Meerlandendweg (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%).



4.2 Akoestische aspecten

In het plangebied van dit bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) toegestaan. In de omgeving van het plangebied zijn echter wel bestaande geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig.

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een tweetal nieuwe wegen met een snelheidsregime van (minimaal) 50 km/u. Bij nieuwe wegen met een dergelijk snelheidsregime dient door middel van akoestisch onderzoek te worden nagegaan welke geluidsbelasting de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen zullen ondervinden vanwege deze nieuwe wegen. Daarbij geldt een voorkeurgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van de gevels van (bestaande) woningen. Indien deze voorkeurgrenswaarde wordt overschreden is ontheffing mogelijk tot een waarde van maximaal 63 dB.

De geluidsbelasting ter plaatse van de gevels van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen als gevolg van de aanleg van nieuwe wegen is onderzocht door Goudappel Coffeng (d.d. april 2011, zie bijlage). Hierbij is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek (zie paragraaf 4.1). Voor het onderhavige bestemmingsplan zijn de volgende situaties relevant:

1. realisatie Middenweg, ter hoogte van Zwanenpad;
2. realisatie weg tussen Aalsmeerderweg en Middenweg.

Ad 1: de realisatie van de Middenweg leidt ter hoogte van het Zwanenpad tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde op de gevels van de woningen Machineweg 135, 137, 137 a, 137 b en 143. De maximale geluidsbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 52 dB.

Ad 2: de realisatie van de weg tussen de Aalsmeerderweg en de Middenweg leidt niet tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde op de gevels van bestaande woningen.

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. De hogere grenswaarden zullen worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder dient ook de gecumuleerde geluidbelasting te worden berekend indien:

- voor een geluidsgevoelige functie hogere grenswaarden worden vastgesteld;
- de betreffende geluidsgevoelige functie binnen twee of meerdere geluidzones ligt (waaronder vliegtuigverkeer Schiphol);
- ter plaatse van de betreffende geluidsgevoelige functie door twee of meer geluidsbronnen de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden (waaronder vliegtuigverkeer Schiphol).

Aan de hand van de berekende gecumuleerde geluidsbelasting dient afgewogen te worden of de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is. Volgens de regionale deelnota Hogere Waarden mag de gecumuleerde geluidbelasting niet meer bedragen dan 3 dB boven de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeer, dat wil zeggen 66 dB. Uit bijlage 11 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van Machineweg 135, 137, 137 a, 137 b en 143 minder dan 66 dB zal bedragen. De gecumuleerde geluidsbelasting is daarmee aanvaardbaar.



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.

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

Het plangebied is gelegen buiten de zone van een straalpad. Er gelden daarom geen maximale bouwhoogtes als gevolg van straalpadverbindingen.

In en nabij het plangebied zijn geen hoofdgastransportleidingen aanwezig.

Externe Veiligheid opslag en/of vervoer gevaarlijke stoffen

Het gebruik, de opslag en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, LPG en giftige stoffen kan risico's met zich meebrengen. Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van het gebruik, de opslag en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen moet daarom onderzoek worden gedaan naar individueel (plaatsgebonden)- en/of groepsrisico.

Volgens de risicokaart van de provincie zijn in en nabij het plangebied geen inrichtingen aanwezig waar activiteiten plaatsvinden die een risico vormen voor de omgeving. Er hoeft daarom geen onderzoek naar externe veiligheid als gevolg van risicovolle activiteiten plaats te vinden.

De N201 is een provinciale weg en daardoor automatisch aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Omdat de N201 ter hoogte van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder als een zogenaamde categorie 1 tunnel zal worden uitgevoerd zal er echter geen LPG transport plaatsvinden over dit deel van de N201 (tussen Ringvaart en Legmeerdijk). Daarnaast zal de Middenweg worden uitgesloten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente is voornemens om begin 2011 hierover een verkeersbesluit te nemen. Het vervoer van LPG zal derhalve via de Legmeerdijk plaatsvinden en niet in de directe nabijheid van het plangebied. Het plangebied van dit bestemmingsplan is op meer dan 200 meter van de Legmeerdijk gelegen. Er hoeft derhalve in het plangebied van dit bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden met het vervoer van LPG. Wel dient rekening te worden gehouden met het vervoer van overige gevaarlijke stoffen over de N201. In maart 2011 is daarom door Cauberg-Huygen onderzoek externe veiligheid uitgevoerd (zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie (zonder GPA) als in de toekomstige situatie (2020 met GPA) geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar aanwezig is. Ten aanzien van het groepsrisico geldt dat er zowel in de huidige situatie (zonder GPA) als in de toekomstige situatie (met GPA) ruimschoots wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde. Wel leidt de realisatie van Green Park Aalsmeer tot een toename van het aantal personen en daarmee tot een toename van het groepsrisico. Deze toename dient



door burgemeester en wethouders te worden verantwoord. In overleg met de regionale brandweer is een verantwoordingsparagraaf opgesteld (zie bijlage).

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 (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

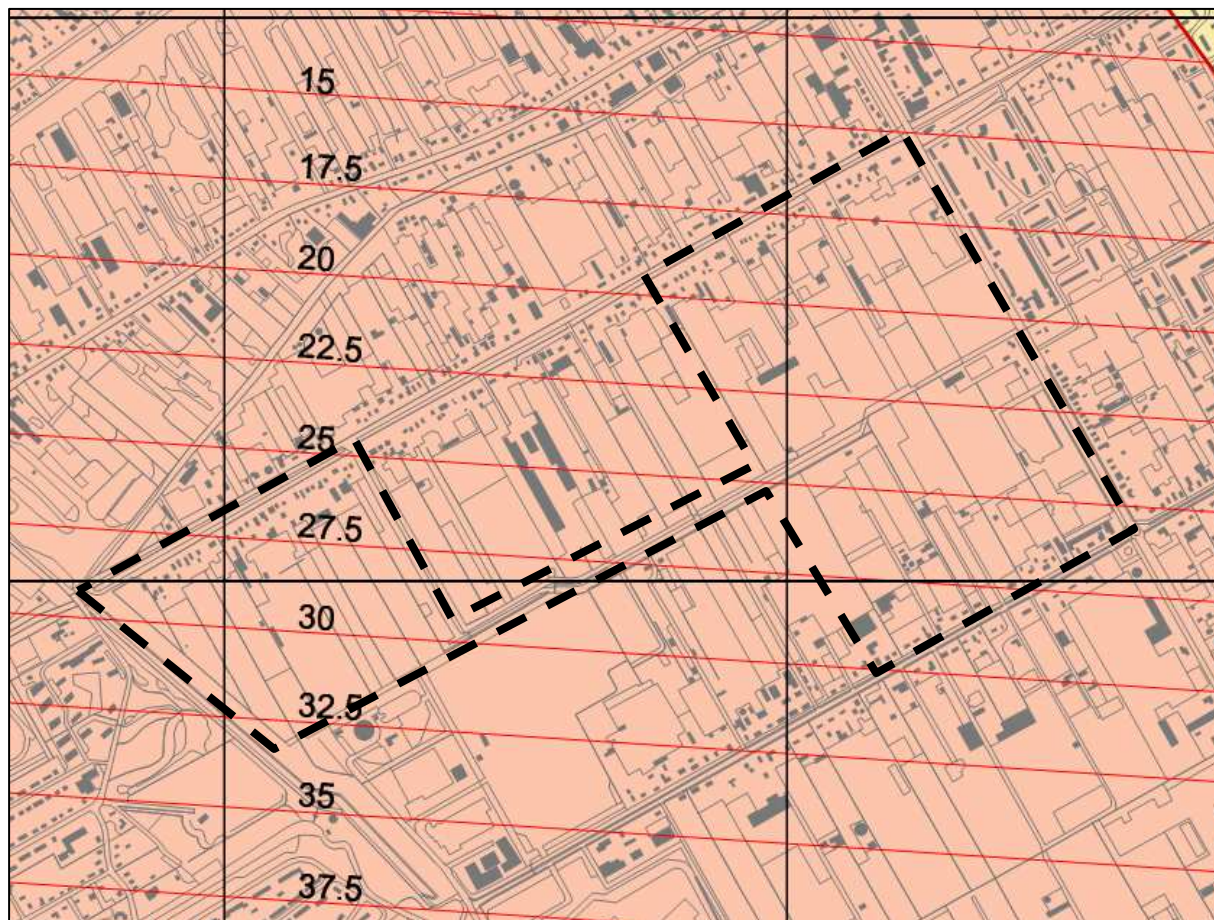
In artikel 8.8 onder lid 1 van de Wet Luchtvaart is bepaald dat voor de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan het Luchthavenindelingbesluit in acht moet worden genomen indien het plangebied is gelegen binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied.

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 Luchthavenindulingsbesluit

Het plangebied valt binnen verschillende zones van hoogtebeperkingen. Ten noordoosten van deelgebied 5 geldt ter plaatse van de Aalsmeerderweg een hoogte van 15 meter, welke onder een hellend vlak van 0.9° mag oplopen tot 30 meter ten zuidwesten van deelgebied 7. Ter plaatse van deelgebied 3 geldt een hoogte van 25 meter ter plaatse van de Aalsmeerderweg tot 33 meter aan de Middenweg.

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 25 meter komt overeen met 21 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) bouwkranen geldt op grond van artikel 8.12 van de wet een verbod en een stelsel van ontheffingen.

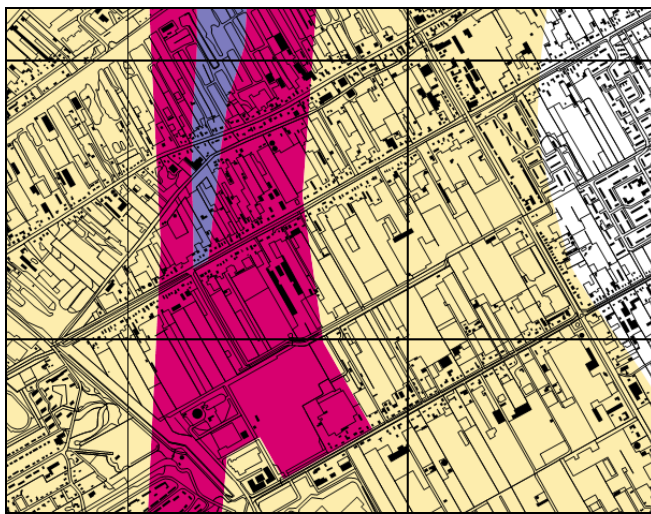
Beperkingen ten aanzien van functies en gebouwen

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 geen nieuwe geluidsgevoelige objecten zijn toegestaan in verband met vliegtuiglawaai. Dergelijke objecten worden niet mogelijk gemaakt in het plangebied. De bestaande woningen zijn conform het Luchthavenindelingbesluit wel toegestaan.

Een deel van deelgebied 3 is gelegen binnen de zone waar geen gebouwen zijn toegestaan (de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, aangewezen met nummer 3), behoudens bestaand gebruik. In de betreffende zone is in beginsel alleen de bebouwing toegestaan zoals die ten tijde van de inwerkingtreding van het besluit in 2003 rechtmatig aanwezig was of vervangende nieuwbouw op dezelfde plaats. Nieuwe gebouwen zijn alleen toegestaan na afgifte van een verklaring van geen bezwaar door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.



Afbeelding: uitsnede beperkingenkaart functies en gebouwen Luchthavenindelingsbesluit

Een belangrijk uitgangspunt voor het verlenen van de verklaring van geen bezwaar is dat er per hectare ten hoogste 600 m² bruto vloeroppervlak kantoorruimte of 2.000 m² bruto vloeroppervlak logistieke bedrijfsruimte wordt gerealiseerd. Per hectare is een combinatie van kantoorruimte en logistieke bedrijfsruimte mogelijk. Daarbij geldt als richtlijn dat het aantal personen per hectare nooit meer dan 22 bedraagt. Dit betekent dat voor werknemers in kantoren zo'n 27 m² bruto vloeroppervlak per werknemer wordt aangehouden, en voor werknemers in logistieke bedrijven 90 m² per werknemer. Bij de berekening van het toegestane aantal werknemers worden alléén de gronden van het betreffende bedrijfskavel in aanmerking genomen. Ten aanzien van de kantoren en logistieke bedrijven geldt bovendien dat deze Schipholgebonden dienen te zijn.

In 2004 heeft de raad van de gemeente Aalsmeer de "Inrichtingsvisie 10⁻⁶ zone" vastgesteld. Deze visie sluit aan op de bovengenoemde criteria voor de afgifte van een verklaring van geen bezwaar en heeft de principiële instemming van de het ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen VROM). Een bouwplan dat in overeenstemming is met de Inrichtingsvisie komt daardoor in principe in aanmerking voor een verklaring van geen bezwaar.

In het bestemmingsplan zijn in de zone waarbinnen in beginsel geen gebouwen zijn toegestaan, behoudens gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is verleend, gebouwen pas toegestaan na een verklaring van geen bezwaar. Bovendien zijn binnen deze zone uitsluitend kantoren en logistieke bedrijven toegestaan.



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 zijn 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 streefwaarden³ en interventiewaarden⁴ 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.

³ streefwaarden geven het milieukwaliteitsniveau aan van een "schone" bodem, die geschikt is voor alle mogelijke functies.

⁴ interventiewaarden bodemsanering geven het milieukwaliteitsniveau aan waarboven ernstige vermindering optreedt van de functionele eigenschappen van de bodem.

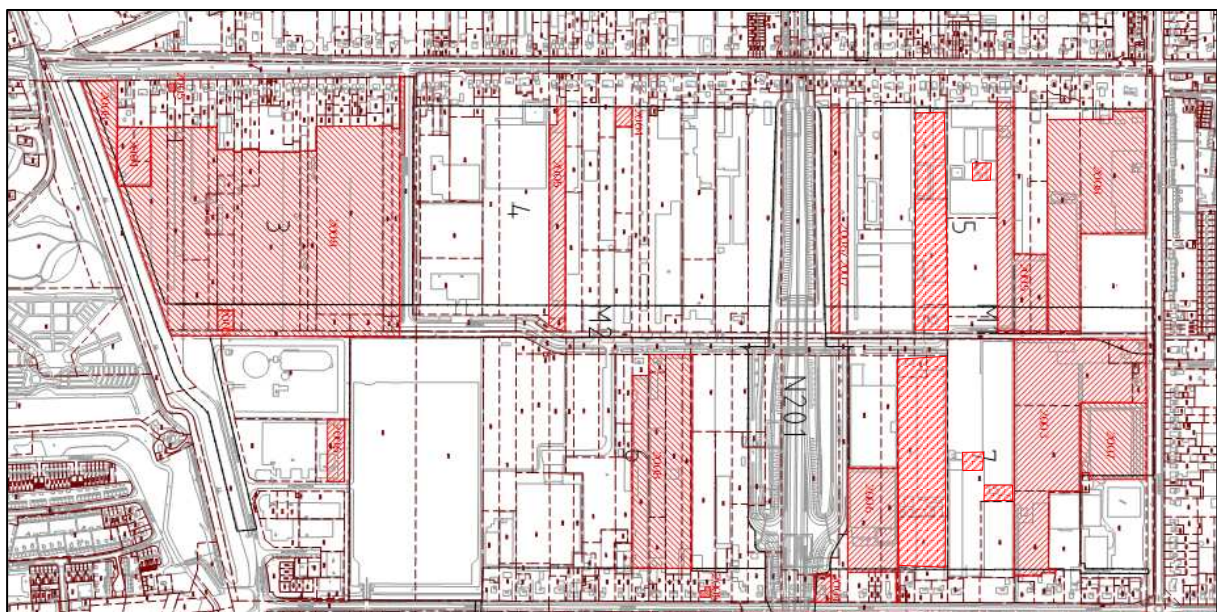


Voor de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Ouder-Amstel en Uithoorn zijn in het kader van het regionale bodembeheersplan (d.d. juni 2008) bodemkwaliteitskaarten voor de bovengrond en ondergrond opgesteld. Deze geven de diffuse bodemkwaliteit van een gebied weer.

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 bodemonderzoeken verricht (zie bijlage).



Afbeelding: overzicht terreindelen waar bodemonderzoek is uitgevoerd (stand van zaken per november 2008, gearceerde gedeelte geeft aan waar bodemonderzoek heeft plaatsgevonden)

- Deelgebied 3 (inclusief aangrenzende deel Middenweg)

In maart 2008 is door BK Ingenieurs bv een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van deelgebied 3. Daarbij is ook gekeken naar de waterbodem en het eventueel voorkomen van asbest in de grond.

Aan de hand van het voormalige gebruik van de gronden is vooraf ingeschat welk deel van het onderzochte gebied als verdacht of onverdacht aan te merken is, waarna deze hypothese is onderzocht aan de hand van boringen.

Het grootste deel van deelgebied 3 is aangemerkt als onverdacht. Uit de boringen blijkt dat de bovengrond (0,0 – 0,5 meter – maaiveld) ter plaatse van het deelgebied licht verontreinigd is met zink en EOX. Plaatselijk zijn ook lichte verontreinigingen met PAK en andere zware metalen aangetroffen. Ook is een matige verontreiniging met zink aangetroffen. De ondergrond van het gehele onverdachte terreindeel is niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters. In het bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat het uitvoeren van nader bodemonderzoek voor het als onverdacht aangemerkte terreindeel niet



noodzakelijk is. Dat betekent dat een groot deel van deelgebied 3 geschikt is voor het beoogde gebruik.

Ter plaatse van het onverdachte terreingedeelte vindt geen overschrijding van de interventiewaarde voor asbest plaats. Gelet op deze resultaten is er geen aanleiding om de ondergrond te onderzoeken op asbest.

Een klein deel van deelgebied 3 is aangemerkt als verdacht. Bij een boring is gebleken dat de puinhoudende bovengrond (0,0 – 0,5 meter – maaiveld) sterk verontreinigd is met arseen, koper, nikkel en zink, matig verontreinigd is met chroom en PAK en licht verontreinigd is met cadmium, lood en minerale olie. Elders zijn matige en lichte verontreinigingen met koper, zink, PAK, cadmium, lood, nikkel en minerale olie in de bovengrond dan wel ondergrond aangetroffen. In het bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat er sprake is van een vermoeden van een geval van ernstige bodemverontreiniging in zowel de boven- als ondergrond. Aan de hand van een aanvullend bodemonderzoek moeten de aard, de mate en de omvang van de verontreinigingen worden vastgesteld. Op grond van de resultaten van het nader bodemonderzoek moet worden bepaald of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Voor een klein deel van deelgebied 3 houdt dat in dat er een nader bodemonderzoek zal worden verricht.

Ter plaatse van het verdachte terreingedeelte vindt geen overschrijding van de interventiewaarde voor asbest plaats. Gelet op deze resultaten is er geen aanleiding om de ondergrond te onderzoeken op asbest.

In het gehele onderzoeksgebied is ter plaatse van één peilbuis een sterke verontreiniging met nikkel aangetroffen. In de overige peilbuizen zijn ten hoogste streefwaarde overschrijdingen van zink, naftaleen en xylenen aangetroffen. Omdat de nikkelverontreiniging een speciaal geval is, is verdere actie overbodig. Gelet op de overige resultaten is er geen aanleiding voor het uitvoeren van een nader grondwateronderzoek.

In het onderzoeksgebied is asbesthoudend dan wel asbestverdacht materiaal aangetroffen. Voor één locatie geldt dat nader onderzoek naar asbest in de bodem en/of slib zal worden uitgevoerd.

- Deelgebieden 5 en 7 (inclusief aangrenzende deel Middenweg)

Voor de deelgebieden 5 en 7 geldt dat er in het verleden voor enkele percelen in het plangebied bodemonderzoeken zijn verricht (zie bijlage). Uit deze onderzoeken blijkt dat de bodemkwaliteit varieert van geschikt voor het voorgenomen gebruik tot ernstig verontreinigd. In een aantal gevallen is nader onderzoek dan wel sanering noodzakelijk. Voor sommige percelen heeft sanering reeds plaatsgevonden.

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 aantoonbaar 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 (d.d. april 2011, 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.

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 binnen het beheersgebied 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. In deelgebied 3 zijn twee peilvakken aanwezig met een peil van 4,62 – NAP en 5,10 – 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.



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 chloridegehalten 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.

Grondwater

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

Riolering

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

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



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

Waterkering

In of nabij het plangebied bevinden zich geen waterkeringen of boezemwaterkeringen, met uitzondering van de Stommeerkade. 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 watervergunning van het hoogheemraadschap Rijnland noodzakelijk.

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

Omdat er momenteel nog geen concrete bouwaanvragen zijn is er nog geen ontheffing van de verbodsbepalingen van de Keur aangevraagd. Zodra een bouwaanvraag voor een kavel in de Hoeksteen (deelgebied 3) 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. 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.

Voor Green Park Aalsmeer is in 2006 een waterhuishoudings- en rioleringsplan opgesteld. Op basis van het waterhuishoudings- en rioleringsplan 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 dieren en plantsoorten. 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.

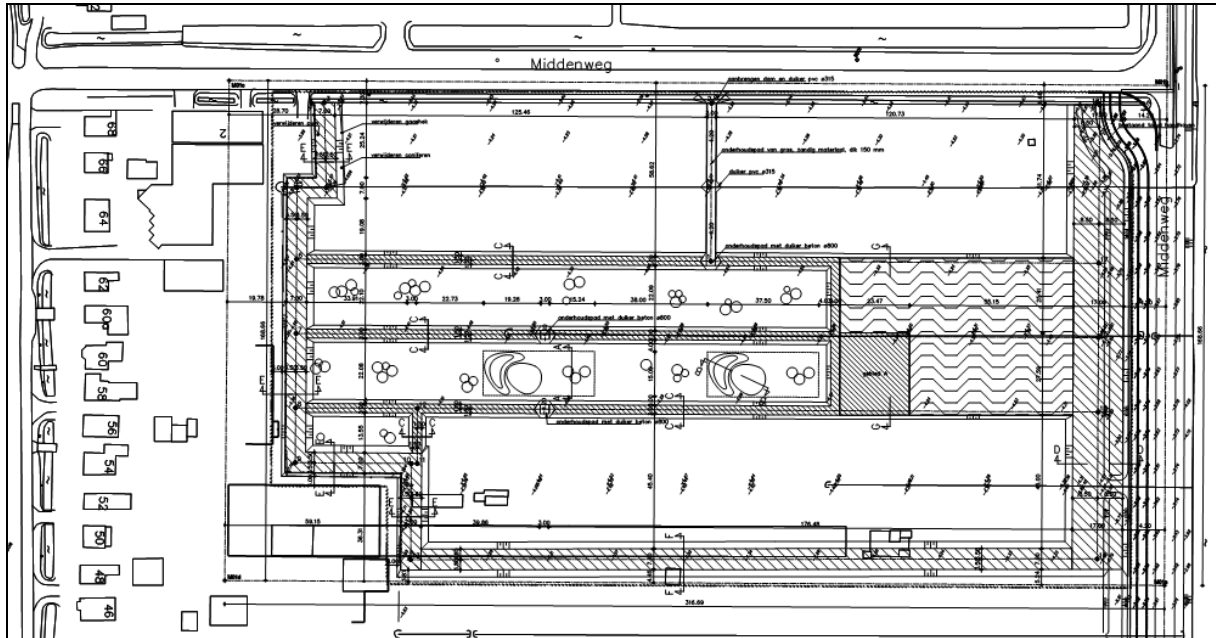
Naast de algemene soorten komen in en nabij het gebied ook andere beschermde soorten voor, namelijk de rugstreeppad, de ringslang, de noordse woelmuis, de kleine modderkruiper en enkele vleermuissoorten. Voor deze diersoorten geldt het volgende:

- 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 (zie navolgende afbeelding);
- 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.



Afbeelding: (tijdelijke) paddenpoel in deelgebied 3

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

In januari 2009 is door adviesbureau Mertens een actualisatie verricht door middel van een quick scan van de Flora- en faunawet voor de Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7 (zie bijlage). 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 Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7 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 deelgebieden 3, 5 en 7 en de Middenweg belangrijk foerageergebied zijn omdat de deelgebieden dit in het verleden (blijkens eerder onderzoek) niet waren, belangrijke landschapselementen ontbreken en een geschikte vegetatie waarboven gevoerageerd 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 3, 5 en 7 en de Middenweg 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 3, 5 en 7 en de Middenweg 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 3, 5 en 7 en de Middenweg 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 bedrijvenpark.

4.9 Cultuurhistorie en archeologie

Monumenten

In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig.

Cultuurhistorie

Door de provincie Noord-Holland is een cultuurhistorische waardenkaart gemaakt. Daarop zijn onder andere de archeologisch en geografisch historisch waardevolle vlakken en lijnen weergegeven.

Het plangebied is net als de rest van de omgeving aangewezen als een "historisch geografisch vlak van waarde". In de toelichting bij de kaart is aangegeven dat droogmakerijen zeer kenmerkend zijn 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. Langs de Oosteinderweg (noordwest kant van de droogmakerij) is de overgang van de laaggelegen droogmakerij en de strokenverkaveling van het veenland duidelijk te zien. Droogmakerijen zijn niet zeldzaam.

Uitvoering van het project leidt niet tot een verdere aantasting van de oorspronkelijke verkaveling en kenmerkende openheid.

Archeologie

Om te voorkomen dat door de realisatie van het bedrijvenpark archeologische resten zouden worden vernietigd is in november 2008 door Arcadis een archeologisch bureauonderzoek verricht (zie bijlage).



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

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

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 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 zoals gezegd 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. Mede omdat de indertijd opgestelde MER of hoofdlijnen nog steeds actueel is. De verschillen tussen het momenteel geldende bestemmingsplan en het onderhavige bestemmingsplan is 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 vormen het juridisch gedeelte. Dit gedeelte 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 'Werkafpraak 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. specifieke gebruiksregels (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 deelgebieden 5 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 1, 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 categorie 3 van de bij de regels behorende bijlagen, tenzij de bedrijfsactiviteiten 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 behoren (zie paragraaf 2.4) is in lid 4 onder 3 vastgelegd dat binnen de bestemming slechts een maximum percentage van de gronden mag worden gebruikt voor overige bedrijven. Door het vastleggen van dit maximum percentage is gegarandeerd dat het resterende deel (60%) wordt gebruikt voor sierteeltgerelateerde bedrijvigheid (zoals bedoeld in artikel 1), welke tot de eerste schil behoort. Daarmee wordt invulling gegeven aan het rijksbeleid (zie paragraaf 2.2).

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

Zelfstandige kantoren (kantoor dat geen onderdeel uitmaakt van een op hetzelfde perceel gevestigd bedrijf) zijn niet toegestaan in het plangebied, met uitzondering van het bedrijvenbos in deelgebied 3 (zie bestemming 'Gemengd – 2') en deelgebied 7 (zie bestemming 'Bedrijf – 2').

Binnen de bestemming wordt mogelijk een kinderdagverblijf gerealiseerd. In lid 6 onder 3 is daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd is om een kinderdagverblijf toe te staan, mits het maximum bruto vloeroppervlak niet meer dan 2.500 m² bedraagt. Er is maximaal één kinderdagverblijf toegestaan in het plangebied en er dient voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn voor personeel en voor het wegbrengen en ophalen van kinderen. Voor personeel is uitgegaan van 0,8 parkeerplaats per arbeidsplaats. Uitgangspunt is dat een kindergroep een grootte heeft van 72 m² waarbij per groep 2 werknemers benodigd zijn. Afhankelijk van de grootte van de te realiseren kinderopvang kan dus het aantal arbeidsplaatsen en daarmee het aantal benodigde parkeerplaatsen voor personeel worden bepaald. Voor het wegbrengen en ophalen van kinderen door ouders wordt uitgegaan van de volgende formule: het aantal kinderen (de maximale capaciteit) x 0,65 (het gemiddelde percentage van kinderen dat met de auto komt) x 0,75 (reductiefactor omdat sommige kinderen in één auto worden gebracht). Dit aantal parkeerplaatsen wordt vervolgens met 0,25 vermenigvuldigd omdat de gemiddelde parkeerduur een kwartier is (1/4^e van een uur = 0,25) zodat een parkeerplaats door meerdere auto's kan worden benut. Dit komt neer op 0,121875 parkeerplaats per opvangplaats.

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 3. 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 sommige bouwvlakken is een figuur 'gevellijn -1' aangegeven. In dat geval dient de gevel van het hoofdgebouw in de aangegeven gevellijn te worden gebouwd. 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.

De maximum bouwhoogte voor gebouwen is in de bestemmingsvlakken aangegeven door middel van een aanduiding. In verband met de ligging nabij de N201 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. De gewenste minimale bouwhoogten zijn niet vastgelegd. Dit wensbeeld blijkt onder de huidige marktomstandigheden niet altijd goed toepasbaar te zijn. Het wensbeeld van de minimale bouwhoogtes zal via overleg met klanten/ondernemers (zoals bouwplanbegeleiding, Q-team, etc.) worden benadrukt.

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.

In het Beeldkwaliteitsplan is uitgegaan van A- en B-kavels (zie paragraaf 2.5). In het bestemmingsplan is dat vertaald door de positionering van bouwgrenzen en aanduidingen 'gevellijn - 1' ten opzichte van de bestemming 'Verkeer'. Op die manier worden asymmetrische profielen mogelijk gemaakt.

In lid 2 onder 2 is vastgelegd wat het maximum bruto vloeroppervlak voor deelgebied 5 mag bedragen. Dit is gedaan in verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In de huidige planvorming is namelijk uitgegaan van 98.000 m² uitgeefbaar terrein voor deelgebied 5. 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 127.300 m² bedraagt in geval van deelgebied 5. 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 5 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 bijlage. 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 door 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 gegarandeerd dat het een deel van de deelgebieden 5 en 7 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 het maximum percentage zoals opgenomen in lid 4 onder 3 wenselijk. In lid 5 onder 3 is daarom een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Daardoor kan het betreffende percentage worden aangepast, mits maximaal 65% van de gronden binnen alle bestemmingen die betrekking hebben op uitgeefbare grond worden gebruikt voor overige bedrijven. Daarmee wordt enige verschuiving tussen de verschillende deelgebieden mogelijk gemaakt maar is gegarandeerd dat minimaal 35% van de uitgeefbare grond in de deelgebieden 3, 5 en 7 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 bouwvlakgrenzen worden toegevoegd. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag er niet toe leiden dat er bouwvlakken kleiner dan 3.000 m² en groter dan 55.000 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.

Artikel 4 Bedrijf - 2

De te realiseren bedrijfskavels in deelgebieden 7 zijn bestemd als 'Bedrijf - 2'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 van artikel 4 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 1, 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 categorie 3 van de bij de regels behorende bijlage, tenzij de bedrijfsactiviteiten 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 behoren (zie paragraaf 2.4) is in lid 4 onder 3 vastgelegd dat binnen de bestemming slechts een maximum percentage van de gronden mag worden gebruikt voor overige bedrijven. Door het vastleggen van dit maximum percentage is gegarandeerd dat het resterende deel (20%) wordt gebruikt voor sierteeltgerelateerde bedrijvigheid (zoals bedoeld in artikel 1), welke tot de eerste schil behoort. Daarmee wordt invulling gegeven aan het rijksbeleid (zie paragraaf 2.2).

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

Zelfstandige kantoren (kantoor dat geen onderdeel uitmaakt van een op hetzelfde perceel gevestigd bedrijf) zijn niet toegestaan in het plangebied, met uitzondering van het bedrijvenbos in deelgebied 3 (zie bestemming 'Gemengd – 2') en deelgebied 7. In deelgebied 7 wordt langs de N201 een (zelfstandig) sierteeltgerelateerd kantoor voorzien. Vanwege de ligging van de kavel en het sierteeltgebonden karakter wordt dit kantoor als uitzondering toegestaan. Op het perceel waar het kantoor is voorzien is daarom ook het gebruik als sierteeltgerelateerd kantoor toegestaan doordat het betreffende perceel is aangeduid als "kantoor".

Binnen de bestemming wordt mogelijk een kinderdagverblijf gerealiseerd. In lid 6 onder 3 is daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd is om een kinderdagverblijf toe te staan, mits het maximum bruto vloeroppervlak niet meer dan 2.500 m² bedraagt. Er is maximaal één kinderdagverblijf toegestaan in het plangebied en er dient voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn voor personeel en voor het wegbrengen en ophalen van kinderen. Voor personeel is uitgegaan van 0,8 parkeerplaats per arbeidsplaats. Uitgangspunt is dat een kindergroep een grootte heeft van 72 m² waarbij per groep 2 werknemers benodigd zijn. Afhankelijk van de grootte van de te realiseren kinderopvang kan dus het aantal arbeidsplaatsen en daarmee het aantal benodigde parkeerplaatsen voor personeel worden bepaald. Voor het wegbrengen en ophalen van kinderen door ouders wordt uitgegaan van de volgende formule: het aantal kinderen (de maximale capaciteit) x 0,65 (het gemiddelde percentage van kinderen dat met de auto komt) x 0,75 (reductiefactor omdat sommige kinderen in één auto worden gebracht). Dit aantal parkeerplaatsen wordt vervolgens met 0,25 vermenigvuldigd omdat de gemiddelde parkeerduur een kwartier is (1/4^e van een uur = 0,25) zodat een parkeerplaats door meerdere auto's kan worden benut. Dit komt neer op 0,121875 parkeerplaats per opvangplaats.

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 sommige bouwvlakken is een figuur 'gevellijn -1' aangegeven. In dat geval dient de gevel van het hoofdgebouw in de aangegeven gevellijn te worden gebouwd. 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% met bouwwerken worden gebouwd (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 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. De gewenste minimale bouwhoogten zijn niet vastgelegd. Dit wensbeeld blijkt onder de huidige marktomstandigheden niet altijd goed toepasbaar te zijn. Het wensbeeld van de minimale bouwhoogtes zal via overleg met klanten/ondernemers (zoals bouwplanbegeleiding, Q-team, etc.) worden benadrukt.

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.

In het Beeldkwaliteitsplan is uitgegaan van A- en B-kavels (zie paragraaf 2.5). In het bestemmingsplan is dat vertaald door de positionering van bouwgrenzen en aanduidingen 'gevellijn - 1' ten opzichte van de bestemming 'Verkeer'. Op die manier worden asymmetrische profielen mogelijk gemaakt.

In lid 2 onder 2 is vastgelegd wat het maximum bruto vloeroppervlak mag bedragen. Dit is gedaan in verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In de huidige planvorming is namelijk uitgegaan van 115.000 m² uitgeefbaar terrein voor deelgebied 7. 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 149.350 m² in geval van deelgebied 7. 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 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.

Binnen de bestemming komen momenteel enkele schoorstenen en een UMTS-mast voor. Deze schoorstenen en UMTS-mast zijn aangeduid in het bestemmingsplan. Ter plaatse van de bouwhoogte geldt een maximale bouwhoogte van 20 meter voor schoorstenen en 37,5 meter voor een UMTS-mast. In artikel 17 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de eventuele verplaatsing van de UMTS-mast (zie uitleg bij dat artikel).



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 4 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 3 worden afgeweken indien een parkeerterrein groter dan 35 parkeerplaatsen leidt tot een verantwoord 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 bijlage. 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. 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 door 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 gegarandeerd dat het een deel van deelgebied 7 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 het maximum percentage zoals opgenomen in lid 4 onder 3 wenselijk. In lid 5 onder 3 is daarom een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Daardoor kan het betreffende percentage worden aangepast, mits maximaal 65% van de gronden binnen alle bestemmingen die betrekking hebben op uitgeefbare grond worden gebruikt voor overige bedrijven. Daarmee wordt enige verschuiving tussen de verschillende deelgebieden mogelijk gemaakt maar is gegarandeerd dat minimaal 35% van de uitgeefbare grond in de deelgebieden 3, 5 en 7 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 bouwvlakgrenzen worden toegevoegd. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag er niet toe leiden dat er bouwvlakken kleiner dan 3.000 m² en groter dan 55.000 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.

Artikel 5 Bedrijf - 3

De te realiseren bedrijfskavels in de Hoeksteen en het bouwplan van Schouten (deelgebied 3) zijn bestemd als 'Bedrijf - 3'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 van artikel 5 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 1, Staat van Bedrijfsactiviteiten). In verband met de ligging nabij woningen is in lid 4 onder 2 bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2' geen bedrijven zijn toegestaan die voorkomen in categorie 3 van de bij de regels behorende bijlage, tenzij de bedrijfsactiviteiten 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.

Binnen de bestemming 'Bedrijf-3' ligt de nadruk op overige bedrijven. Om te garanderen dat er binnen de deelgebieden 3, 5 en 7 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. Door het vastleggen van dit maximum percentage is gegarandeerd dat het resterende deel (10%) wordt gebruikt voor



sierteeltgerelateerde bedrijvigheid, welke tot de eerste schil behoort. Daarmee wordt invulling gegeven aan het rijksbeleid (zie paragraaf 2.2).

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

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 het Luchthavenindelingsbesluit (verklaring van geen bezwaar) en 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. In lid 5 onder 2 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 1 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen zodat het college van Burgemeester en Wethouders de parkeernormen kan aanvullen dan aanpassen indien een specifieke bedrijfsfunctie niet voorkomt in lid 4 onder 4. Het bouwen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - LIB zone III' is in verband met het Luchthavenindelingbesluit pas 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 gebouw, zoals een dakkapel (zie artikel 1 voor het begrip bouwen).

Voor gebouwen is in lid 2 onder 2 bepaald dat deze binnen de aangegeven bouwvlakken te worden gebouwd, waarbij per bouwvlak maximaal één hoofdgebouw mag worden gerealiseerd. In de bouwvlakken is aan de zijde van de Noordvork een figuur 'gevellijn -1' aangegeven. De gevel van het hoofdgebouw dient in de aangegeven gevellijn te worden gebouwd. Daarnaast is bij enkele bouwvlakken een figuur 'gevellijn - 2' opgenomen aan de zijde van het bedrijvenbos (bestemd als 'Gemengd - 2'). De gevels van deze gebouwen dienen binnen maximaal 2 meter van deze gevellijn te worden gebouwd, waarbij de afstand van de betreffende gevels tot het bedrijvenbos voor de betreffende bouwvlakken gelijk is. Een bouwvlak mag verder voor maximaal 70% worden gebouwd (met een minimum van 50%) en der 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 molen aan de Stommeerkade zijn voor bepaalde delen van hoofdgebouwen lagere bouwhoogtes van toepassing. Hogere bouwdelen binnen de aanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop' zijn wel toegestaan mits wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden als opgenomen in de algemene afwijkingsregels.

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

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. Conform lid 3 is het college van Burgemeester en Wethouders ook bevoegd om nadere eisen te stellen aan laad-



en losvoorzieningen (zodat bijvoorbeeld verzekerd is dat vrachtwagens op eigen terrein kunnen keren).

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 4 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.

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. 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 door 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 gegarandeerd dat het een deel van de Hoeksteen 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 het maximum percentage zoals opgenomen in lid 4 onder 3 wenselijk. In lid 5 onder 2 is daarom een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Daardoor kan het betreffende percentage worden aangepast, mits maximaal 65% van de gronden binnen alle bestemmingen die betrekking hebben op uitgeefbare grond worden gebruikt voor overige bedrijven. Daarmee wordt enige verschuiving tussen de verschillende deelgebieden mogelijk



gemaakt maar is gegarandeerd dat minimaal 35% van de uitgeefbare grond in de deelgebieden 3, 5 en 7 wordt gebruikt voor de eerste schil.

Artikel 6 Gemengd - 1

De waterlopen en buffers in de deelgebieden 5 en 7 zijn bestemd als 'Gemengd - 1'. De precieze ligging van deze waterlopen ligt momenteel nog niet 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 Aalsmeerderweg 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. Het gaat daarbij om bijgebouwen van naastgelegen woningen. Overige gebouwen zijn dus niet toegestaan.

In lid 2 onder 2 zijn regels opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijde. Binnen de bestemming komen momenteel enkele schoorstenen voor. Deze schoorstenen zijn aangeduid in het bestemmingsplan. Ter plaatse van de bouwhoogte geldt een maximale bouwhoogte van 20 meter voor schoorstenen.

In lid 3 is bepaald dat de bijgebouwen ten behoeve van tuinen en erven een maximum goothoogte van 3 meter en een maximum nokhoogte van 4,5 meter mogen hebben. Deze hoogtes zijn afgestemd op de bestemming "Woondoeleinden" in het geldende bestemmingsplan "N201-zone", evenals de minimum afstand van 1 meter tot het water. 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').

Artikel 7 Gemengd - 2

Het bedrijvenbos is bestemd als 'Gemengd - 2'. Conform het beleid ten aanzien van het Luchthavenindielingsbesluit mogen de gronden worden gebruikt ten behoeve van logistieke bedrijvigheid die voorkomt in milieucategorieën 1, 2 en 3 (3.1 en 3.2) zoals vermeld in de bij de regels behorende bijlage (Bijlage 1, Staat van Bedrijfsactiviteiten. In verband met de ligging nabij woningen is in lid 5 onder 2 bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2' geen bedrijven zijn toegestaan die voorkomen in categorie 3 van de bij de regels behorende bijlage, tenzij de bedrijfsactiviteiten in vergelijking met een categorie 1 of 2 bedrijf een gelijke of mindere milieuhinder veroorzaakt. Naast logistieke bedrijven zijn ook (al dan niet zelfstandige) kantoren, bijbehorende laad- en losvoorzieningen en parkeervoorzieningen ten behoeve van bedrijven toegestaan, alsmede nutsvoorzieningen, verkeer, groenvoorzieningen en water.



In lid 5 onder 2 is conform het Luchthavenindelingsbesluit een maximale dichtheid opgenomen om te voorkomen dat er zich permanent teveel personen in het gebied bevinden.

Binnen de bestemming 'Gemengd-2' ligt de nadruk op overige bedrijven zoals bedoeld in artikel 1. Om te garanderen dat er binnen de deelgebieden 3, 5 en 7 voldoende bedrijven worden gerealiseerd die tot de 'eerste schil van Greenport Aalsmeer (zie paragraaf 2.4) behoren is in lid 5 onder 3 vastgelegd dat binnen de bestemming een maximum percentage van de aangeduide gronden mag worden gebruikt voor overige bedrijven. Door het vastleggen van dit maximum percentage is gegarandeerd dat het resterende deel (10%) wordt gebruikt voor sierteeltgerelateerde bedrijvigheid, welke tot de eerste schil behoort. Daarmee wordt invulling gegeven aan het rijksbeleid (zie paragraaf 2.2).

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

In lid 2 is geregeld dat uitsluitend mag worden gebouwd ten behoeve van de bestemming en indien er wordt voldaan aan het Luchthavenindelingsbesluit (verklaring van geen bezwaar), de parkeernormen als bedoeld in lid 5 onder 5 en indien het oppervlak van de tijdelijke paddenpoel niet wordt verkleind. In lid 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen van het verbod om de tijdelijke paddenpoel te verkleinen indien (een deel van) de tijdelijke paddenpoel verplaatst wordt naar een minimaal even geschikte biotoop. Het bouwen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - LIB zone III' is in verband met het Luchthavenindelingbesluit pas 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 gebouw, zoals een dakkapel (zie artikel 1 voor het begrip bouwen).

In lid 2 onder 2 en 3 zijn bouwregels opgenomen voor gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde.

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). Ook is 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 5 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).

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 bijlage. 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. 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 door 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 5 onder 3 gegarandeerd dat het een deel van het bedrijvenbos 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 het maximum percentage zoals opgenomen in lid 5 onder 3 wenselijk. In lid 6 onder 2 is daarom een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Daardoor kan het betreffende percentage worden aangepast, mits maximaal 65% van de gronden binnen alle bestemmingen die betrekking hebben op uitgeefbare grond worden gebruikt voor overige bedrijven. Daarmee wordt enige verschuiving tussen de verschillende deelgebieden mogelijk gemaakt maar is gegarandeerd dat minimaal 35% van de uitgeefbare grond in de deelgebieden 3, 5 en 7 wordt gebruikt voor de eerste schil.

Artikel 8 Groen - 1

De groenstroken langs onder meer de Middenweg en de buffergroenstroken bij deelgebied 3 zijn bestemd als "Groen - 1". De gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water, bruggen, voet- en rijwielpaden, steigers en geluidwerende voorzieningen. Ook zijn ter hoogte van de N201 verkeer en een viaduct toegestaan daar waar dat met een aanduiding op de plankaart is aangeduid.

In de bestemming "Groen - 1" 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 9 Groen - 2

Het Machinepark is bestemd als "Groen - 2". De gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water, bruggen, voet- en rijwielpaden en steigers.

In de bestemming "Groen - 1" zijn geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van gronden die zijn aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - schoorsteen'. Deze aanduidingen zijn opgenomen ter plaatse van het bestaande ketelhuis met bijbehorende schoorsteen. Deze restanten van de glastuinbouw zijn daardoor positief bestemd.

In lid 2 onder 2 en 3 zijn bouwregels opgenomen voor het ketelhuis en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen schoorstenen en overige bouwwerken.

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).

Omdat binnen het Machinepark mogelijk enkele gebouwen zullen worden gerealiseerd is in lid 4 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Het college van Burgemeester en Wethouders is daardoor bevoegd om het bestemmingsplan te wijzigen door gebouwen ten behoeve van



horeca I, maatschappelijke dienstverlening en/of ter ondersteuning van de recreatieve functie van de groenvoorziening mogelijk te maken. Daarbij geldt dat maximaal vier extra gebouwen zijn toegestaan (buiten het al aanwezige ketelhuis) met een maximale footprint van 90 m² per gebouw en een maximum bouwhoogte van 5 meter of (in maximaal één geval) een maximale footprint van 250 m² per gebouw en een maximale bouwhoogte van 7 meter.

Artikel 10 Sport

Het terrein van sporthal De Bloemhof is bestemd als "Sport". Binnen deze bestemming is het gebruik van sportvoorzieningen, ongebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water toegestaan. Ook de bestaande naschoolse opvang is toegestaan ter plaatse van de daartoe aangeduide gronden.

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 3 onder 1. In lid 4 onder 1 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen indien uit onderzoek blijkt dat afwijking van de parkeernorm niet leidt tot een parkeerknelpunt.

In lid 2 onder 2 en 3 zijn bouwregels opgenomen voor gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Artikel 11 Verkeer

De Middenweg, Machineweg 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. Ook is ter hoogte van de N201 een viaduct toegestaan daar waar dat met een aanduiding op de plankaart is aangeduid.

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

Artikel 12 Water

De meeste waterlopen zijn bestemd als "Water". Binnen deze bestemming is uiteraard het gebruik ten behoeve van waterhuishoudkundige doeleinden, waterlopen, rietkragen, etc. toegestaan. Ook zijn bruggen ten behoeve van verkeer toegestaan, daar waar dat met een aanduiding op de plankaart is aangeduid. In lid 3 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen teneinde één of meerdere bruggen mogelijk te maken buiten de aanduiding. Bruggen ten behoeve van langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) zijn in principe overal toegestaan binnen de bestemming. Omdat een deel de N201 over een waterloop zal komen te liggen is ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' verkeer en een viaduct 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 13 Waterstaat - Waterkering

Deze bestemming heeft betrekking op de zone van de waterkering Stommeerkade, 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 mede bestemd voor waterstaattoeleinden als een waterkering. Voor de volgorde van verschillende bestemmingen op dezelfde grond wordt verwezen naar artikel 22 lid 3.



Op en onder en onder de in het eerste lid genoemde gronden mag slechts worden gebouwd ten behoeve van waterstaattoeloeinden.

3. Algemene regels

Artikel 14 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 15 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 16 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 13) 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 dergelijke inrichtingen al elders gevestigd zijn en de verwachting is dat 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 17 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is aangegeven dat ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone - LIB III' rekening dient te worden gehouden met externe veiligheid in verband met vliegverkeer van en naar Schiphol.

Artikel 18 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.

Artikel 19 Algemene wijzigingsregels

Van een deel van de bedrijfsstraat in deelgebied 5 is nog niet zeker of deze gerealiseerd zal gaan worden zoals tot nu toe in de planvorming is aangegeven. Het betreffende deel van de



weg of een gedeelte daarvan zou maximaal 20 meter in noordelijke of zuidelijke richting kunnen schuiven. In het bestemmingsplan is hier op geanticipeerd doordat het betreffende deel van de weg en aangrenzende gronden is aangeduid als "Wro-zone - wijzigingsgebied". Door deze aanduiding en lid 1 van artikel 18 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 bestemmingsgrenzen (van de bestemmingen 'Verkeer' en 'Bedrijf - 1') te verplaatsen zodat de weg kan "opschuiven". Omdat ook de bouwgrenzen en aanduidingsgrenzen van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent' in dat geval "opschuiven" is het ook toegestaan om deze bouwgrenzen en aanduidingsgrenzen te verplaatsen. Tevens is het toegestaan om de aanduiding 'gevellijn - 1' te verlengen of te verkorten.

Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is alleen toegestaan indien het te wijzigen deel van de bestemming 'Verkeer' niet breder dan 20 meter wordt en de afstand van de te wijzigen bouwgrenzen tot de bestemming 'Verkeer' niet toe- of afneemt. Ook mag de afstand van de te wijzigen aanduidingsgrenzen tot de te wijzigen bouwgrenzen niet toe- of afnemen en de richting van de aanduiding 'gevellijn - 1' niet verandert. Door de criteria in de wijzigingsbevoegdheid verandert de voorgenomen stedenbouwkundige verkaveling in deelgebied 5 (A- en B-kavels, afstand tot de weg, etc.) niet.

In lid 2 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de huidige UMTS-mast eventueel te verplaatsen. De eventueel nieuwe locatie van de UMTS-mast zal bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid zijn gelegen binnen de bestemming 'Sport'. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is uitsluitend toegestaan indien verplaatsing van de antennemast niet leidt tot een onevenredige beperking van de aanwezige gebouwen binnen de bestemming 'Sport' en de afstand van de nieuwe locatie van de antennemast minimaal 95 meter tot alle plangrenzen van het plangebied bedraagt. Daarnaast dient de financiële uitvoerbaarheid te zijn aangetoond.

Artikel 20 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 nadere eis.

Artikel 21 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 groot deel van het plangebied aangegeven. De verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst wordt ten aanzien van deze gronden noodzakelijk geacht.

Artikel 22 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 23 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 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% afwijking is toegestaan 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 24 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 de Middenweg). 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

Het voorontwerp bestemmingsplan is conform de inspraakverordening van de gemeente ter inzage gelegd. Het plan heeft van vrijdag 3 juli 2009 t/m donderdag 13 augustus 2009 ter inzage gelegen. Voorafgaand is er op 2 juli tevens een informatieavond gehouden.

Tijdens de periode dat het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen hebben ingezetenen en belanghebbenden een schriftelijke of mondelinge inspraakreactie kunnen indienen. Van deze gelegenheid hebben de volgende personen gebruik gemaakt⁵:

1. Inspreker 1 van Santen & Casille makelaars namens Markman Cultures B.V. en inspreker, ingekomen op 26 augustus 2009, aangevuld op 3 september 2009;
2. Inspreker 2, ingekomen op 27 augustus 2009;
3. Inspreker 3 namens FloraHolland, Legmeerdijk 313, ingekomen op 27 augustus 2009;
4. Inspreker 4 van Buis Pomona, Lakenblekerstraat 49, ingekomen op 28 augustus 2009.

In deze paragraaf worden de schriftelijke reacties kort en zakelijk weergegeven en voorzien van een antwoord. Mondelinge reacties zijn niet naar voren gebracht.

1. Inspreker 1 van Santen & Casille makelaars namens Markman Cultures B.V. en inspreker

1.1 Opmerking

De inspreker merkt op dat in het geldende bestemmingsplan de mogelijkheid is opgenomen om te herbouwen ten behoeve van glastuinbouw. In het nieuwe bestemmingsplan zou deze mogelijkheid ontbreken.

Antwoord

In het geldende bestemmingsplan "N201-zone" zijn de door inspreker bedoelde gronden bestemd als "Uit te werken Bedrijfsdoeleinden" (UB). Binnen deze bestemming zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan die tot milieucategorie 1 t/m 3 behoren. Tuinbouwbedrijven (waaronder glastuinbouw) zijn daarbij echter alleen toegestaan ter plaatse van het op de plankaart gearceerde gedeelte. De door inspreker bedoelde gronden zijn niet gearceerd en mogen volgens het geldende bestemmingsplan dus niet worden gebruikt voor (glas)tuinbouwbedrijven. Gelet op het beleid van de diverse overheden is er voor de gemeente ook geen aanleiding om (nieuw) glastuinbouwbedrijven toe te staan in het plangebied.

1.2 Opmerking

Volgens de inspreker zouden de eigendommen zich gedeeltelijk binnen en gedeeltelijk buiten het bestemmingsplan bevinden. Bij de locatie Machineweg, waarvan de inspreker een bijlage heeft bijgevoegd, zou de bestemmingsgrens een economisch deel doorsnijden.

Antwoord

In de door de inspreker meegestuurde bijlage is een locatie aan de Middenweg aangegeven in plaats van de Machineweg. De aangegeven locatie aan de Middenweg correspondeert niet met de door inspreker aangegeven adressen.

⁵ In verband met de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de persoonsgegevens van de insprekers niet vermeld.



Bij het bepalen van de bestemmingsplangrenzen is gekeken naar de (verwachte, toekomstige) grenzen van onder meer de bufferzones tussen de bedrijfskavels en het woonlint en niet naar de huidige eigendomssituatie. Ten aanzien van een aantal percelen/eigendommen die worden doorsneden door bestemmings(plan)grenzen wordt opgemerkt dat in het plangebied gronden aanwezig zijn 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 de Middenweg). 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 en die noodzakelijk zijn voor de aanleg van Middenweg zijn in dit bestemmingsplan aangewezen als gebied waarbij de verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst nodig wordt geacht. Deze 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.

1.3 Opmerking

De inspreker is van mening onevenredig te worden benadeeld door onduidelijkheid omtrent de fasering van de deelgebieden waarin de eigendommen zijn gelegen.

Antwoord

Het is de bedoeling om het plangebied de komende jaren te transformeren naar een modern bedrijvenpark. Het voorliggende bestemmingsplan maakt gebruik van eindbestemmingen die een directe bouwtitel opleveren. Het exploitatieplan dat samen met dit bestemmingsplan zal worden vastgesteld, bevat een faseringsregeling. Opgemerkt wordt nog dat het geldende bestemmingsplan ook al uitgaat van herontwikkeling van het plangebied.

1.4 Opmerking

De inspreker vindt dat het omleggen van de Middenweg onevenredig hoge kosten met zich meebrengt. Ook zou het onlogisch zijn in verband met de aanwezige bestaande bebouwing langs de Middenweg. Er zou stedenbouwkundig uit zijn gegaan van een leeg stuk land. De inspreker vindt dat de praktische uitvoerbaarheid getoetst zou moeten worden alvorens een bestemmingsplan in procedure wordt gebracht.

Antwoord

De Middenweg en de N201 zullen samen de slagaders van Green Park Aalsmeer gaan vormen. De Middenweg is aangewezen als hoofdontsluitingsweg en zal daardoor fungeren als een prominente entree voor het bedrijvenpark. Met een aansluiting op enerzijds de Noordvork en anderzijds de N201 zal de weg bovendien de verbindende schakel vormen tussen de woonbebouwing van Aalsmeer en de N201. Om de Middenweg de functie als hoofdontsluiting te kunnen laten vervullen zal de weg een volledige transformatie ondergaan doordat over vrijwel de gehele lengte een eenduidig en rechte doorlopend profiel wordt gerealiseerd.

Het is bekend dat er ter plaatse van de nieuwe Middenweg bestaande bebouwing aanwezig is. In de grondexploitatie is hier rekening mee gehouden.



2. Inspreker 2

2.1 Opmerking

De inspreker verzoekt om ten aanzien van de Hoeksteen op te nemen dat er geen ramen met uitzicht in de tuinen en woningen aan de Aalsmeerderweg mogelijk zijn. Vanwege de toegestane bouwhoogten van 9 en 15 meter vreest inspreker voor de privacy van de aangrenzende percelen.

Antwoord

Ter plaatse van de Hoeksteen geldt momenteel de bestemming “Uit te werken Bedrijfsdoeleinden” (UB) van het bestemmingsplan “N201-zone”. Deze uit te werken bestemming gaat uit van een maximum bouwhoogte van 6 tot 15 meter of van 6 tot 9 meter in de directe omgeving van linten. Tevens dient er tussen de lintbebouwing en het bedrijventerrein een groen-blauwe bufferzone van minimaal 20 meter te worden aangehouden.

Bij de ruimtelijke inrichting van Green Park Aalsmeer, zoals vastgelegd in het gelijknamige Masterplan en deels vastgelegd in het voorliggende bestemmingsplan, is op vergelijkbare wijze rekening gehouden met de bestaande bebouwing langs de Aalsmeerderweg. In de te bebouwen zone die grenst aan bestaande woonpercelen geldt voor de bedrijfskavels een maximum bouwhoogte van 9 meter. Deze zone heeft een diepte van 17 meter. Daarna bedraagt de maximum bouwhoogte 15 meter. De gebouwen op de bedrijfskavels van de Hoeksteen komen op minimaal 31 meter van het woonperceel van de inspreker te liggen. De afstand tot de woning van inspreker bedraagt minimaal 76 meter (dan wel 39 meter indien gerekend wordt vanaf het achtergelegen gebouw).

De gemeente acht de hiervoor genoemde afstanden, mede gelet op het momenteel geldende bestemmingsplan toereikend en aanvaardbaar, ook wanneer ramen aangebracht worden.

3. Inspreker 3 namens FloraHolland

3.1 Opmerking

De inspreker constateert dat het bestemmingsplan betrekking heeft op de deelgebieden 3, 5 en 7 maar dat een groot deel van de onderbouwing ook voor het totale gebied van Green Park Aalsmeer lijkt te gelden. De inspreker vindt dat het bestemmingsplan geen precedentwerking mag hebben voor andere deelgebieden. De inspreker verwijst daarbij naar Locatie Oost in deelgebied 8 en Locatie Noord in deelgebied 6. Voor Locatie Oost gelden gebiedseigen kenmerken en afspraken, terwijl de inspreker voor Locatie Noord vast wil houden aan de mogelijkheden om dat terrein in de toekomst verder te ontwikkelen.

Antwoord

Het bestemmingsplan heeft uitsluitend betrekking op de binnen Green Park Aalsmeer gelegen Middenweg en de deelgebieden 3, 5 en 7. Voor de andere deelgebieden zullen separate bestemmingsplannen worden opgesteld. Omdat de deelgebieden onderling verschillend zijn zal elk bestemmingsplan voor Green Park Aalsmeer worden toegespitst op het gebied waarop het betrekking heeft.

De onderbouwing zoals die is weergegeven in de toelichting heeft deels ook betrekking op het totale gebied van Green Park Aalsmeer. Dit is nodig omdat volgens jurisprudentie op bepaalde aspecten de uitvoerbaarheid van het gehele plan dient te worden aangetoond, en niet enkel die van een aantal deelgebieden. Het voorliggende bestemmingsplan heeft gezien het voorgaande geen precedentwerking voor navolgende bestemmingsplannen.



3.2 Opmerking

Volgens de inspreker zou de toelichting op onderdelen niet juist zijn en inconsistenties bevatten. De inspreker wijst daarbij op de beschrijving en definitie die het bestemmingsplan geeft aan sierteeltgerelateerde transportbedrijven en -groothandel en sierteeltgroothandel en de beschrijving in de toelichting. De inspreker refereert voor de volledigheid aan de afspraken die in het verleden zijn gemaakt tussen Green Park Aalsmeer, de gemeente en FloraHolland over de doelgroep voor Green Park Aalsmeer. Afgesproken zou zijn dat Green Park Aalsmeer zich richt op de zogenaamde “eerste schil” van Greenport Aalsmeer, zijnde bedrijven die worden getypeerd als toeleveranciers en dienstverleners in de sierteeltsector. Dergelijke bedrijven zouden binnen Green Park Aalsmeer een onmisbare rol vervullen. De inspreker geeft aan dat het geen sierteeltverwerkende bedrijven betreffen, zoals in de toelichting zou zijn vermeld, aangezien dergelijke bedrijven in hun ruimtebehoefte zouden zijn gefaciliteerd op het veilingterrein. Dergelijke afspraken zouden ook in het MLT2025 zijn vastgelegd.

Antwoord

Zoals ook is aangegeven in de beschrijving van het MLT2025 is voor de kern en de eerste schil van de Greenport 115 hectare grond in de nabijheid van het bestaande veilingcomplex nodig, te weten 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. De kern van de Greenport bestaat uit de Bloemenveiling Aalsmeer én groothandelsbedrijven die door middel van een Droge Transport Verbinding zijn verbonden met de veiling. Onder de ‘eerste schil’ worden toeleveranciers en dienstverleners verstaan, zoals cash & carry’s voor bloemenwinkels, sierteeltverwerkende bedrijven (bijvoorbeeld bedrijven die boeketten en plantenschalen maken), serviceverleners voor kantoorbeplantingen en ververijen van bloemen.

Gelet op het voorgaande zijn sierteeltverwerkende bedrijven toegestaan binnen Green Park Aalsmeer. Voor wat betreft de vestiging van bedrijven op het veilingterrein geldt dat hier bedrijven zullen worden gevestigd die voor wat betreft hun bedrijfsproces gebonden zijn aan de veiling en door middel van een Droge Transport Verbinding met de veiling zijn verbonden..

In het bestemmingsplan “Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7” is verzekerd dat minimaal 8 hectare sierteeltgerelateerde bedrijven worden gerealiseerd. Sierteeltgerelateerde transportbedrijven, sierteeltgroothandel en sierteeltverwerkende bedrijven zijn daarbij aangemerkt als sierteeltgerelateerde bedrijven. Onder sierteeltgerelateerde transportbedrijven wordt de distributie van sierteeltproducten en/of aan sierteelt verwante producten verstaan. Onder sierteeltgroothandel wordt groothandel verstaan die gespecialiseerd is in sierteeltproducten en/of hier aan verwante producten.

Naast sierteeltgerelateerde bedrijvigheid is ook overige bedrijvigheid toegestaan in het plangebied van het bestemmingsplan, met dien verstande dat voor deze functie wel een maximum percentage geldt.

3.3 Opmerking

De inspreker doet een dringend verzoek om het huidige gebruik door middel van het nieuwe bestemmingsplan niet te beperken ten opzichte van hetgeen nu is toegestaan volgens het bestemmingsplan “N201-zone” en de “1^e Herziening N201-zone”. Ook verzoekt de inspreker om te waken voor strijdigheid met het voorgestelde beleid en



de maatregelen zoals opgenomen in het concept Aalsmeers Verkeers- en Vervoersplan d.d. 11 juni 2009.

Antwoord

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 de VNG publicatie Bedrijven en Milieuzonering 1999). Er is daarbij onderscheid gemaakt in verschillende segmenten, zoals "modern gemengd", "bedrijvenpark" en "transport en distributie", waarbinnen per segment een maximum percentage geldt.

De geldende bestemmingsplannen "N201-zone" en de "1^e Herziening N201-zone" zijn ruime, globale bestemmingsplannen waarbinnen veel bedrijfstypologieën mogelijk zijn. De bestemmingsplannen vormen daarmee een ruim kader. Er waren indertijd immers nog geen concrete plannen voor Green Park Aalsmeer voorhanden. Juist daarom werd voor het bedrijventerrein een uit te werken bestemming opgenomen waarbij het de bedoeling was om de globale bestemming "Uit te werken Bedrijfsdoeleinden" (UB) nader te specificeren via één of meerdere uitwerkingen. De bestemming is, op een enkele uitzondering na, echter niet uitgewerkt door middel van een uitwerking als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening.

Inmiddels zijn de plannen voor Green Park Aalsmeer (en ook voor Locatie Oost) concreter. Omdat uitwerking van de geldende bestemmingsplannen niet mogelijk is, is besloten om nieuwe bestemmingsplannen op te stellen voor Green Park Aalsmeer. Het is daarbij nadrukkelijk niet de wens om het ruime kader van de geldende bestemmingsplannen aan te houden, maar juist om nu tot een nadere invulling te komen. Hierbij komt dat een dergelijk ruim kader ook op uitvoerbaarheid dient te worden onderzocht, ook al voorziet het geldende bestemmingsplan reeds in dat kader.

3.4 Opmerking

De inspreker wijst op een discrepantie tussen de beschrijving van de planbegrenzing, zoals opgenomen in de toelichting, en de weergave op de plankaart.

Antwoord

De opmerking van de inspreker is juist. Abusievelijk is in de toelichting vermeld dat de plangrens is ingetekend tot het hart van de Hornweg en de Aalsmeerderweg. De beschrijving van de plangrenzen in de toelichting is aangepast aan de begrenzing zoals weergegeven in de planverbeelding (plankaart).

3.5 Opmerking

De inspreker constateert dat een aantal onderzoeken nog niet is uitgevoerd of de resultaten daarvan nog niet bekend zijn. De inspreker verzoekt de rapporten en onderzoeken nader te benoemen en deze ter zijner tijd beschikbaar te stellen.

Antwoord

Een aantal onderzoeken was ten tijde van de vervaardiging van het voorontwerp van het bestemmingsplan inderdaad nog in uitvoering. Inmiddels zijn deze onderzoeken gereed en zijn de resultaten daarvan behandeld in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Tevens zijn de onderzoeken als bijlage in het bestemmingsplan opgenomen en hebben daardoor tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen.



3.6 Opmerking

De inspreker merkt op dat de rijksoverheid wijzigingen heeft aangekondigd in het beleid rondom de contouren LIB en 20 Ke. De inspreker hoopt dat de gemeente er samen met FloraHolland voor waakt dat er geen extra fysieke beperkingen worden opgelegd aan het grondgebruik van Green Park Aalsmeer en FloraHolland Aalsmeer, om zo te voorkomen dat de huidige bedrijfsvoering en toekomstige ontwikkelingen worden beperkt.

Antwoord

De gemeente zal haar belangen verdedigen als wijzigingen van de 20 Ke contour en de contouren van het LIB ertoe leiden dat de bestaande bedrijfsuitoefening en de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden ter plaatse van Green Park Aalsmeer en FloraHolland worden beperkt.

3.7 Opmerking

De inspreker constateert dat deelgebied 8 in de structuurvisie Green Park Aalsmeer wordt genoemd als onderdeel van het plangebied van de structuurvisie. De inspreker vindt echter dat deelgebied 8 onderdeel is van het veilingterrein en de schakel vormt tussen Locatie Centrum en de ontwikkelingen van GPA aan de andere zijde van de nieuwe N201. Binnen deelgebied 8 zullen voorzieningen als water, wegen en groen geheel zelfstandig worden gerealiseerd, waardoor geen compensatie buiten deelgebied 8 nodig is. Eisen, compensaties of verrekeningen voor andere gebieden binnen GPA zijn volgens de inspreker niet van toepassing voor deelgebied 8. Daarnaast zijn specifieke zaken als rooilijn, categorieën van bedrijvigheid, groenvoorzieningen en hoogten geregeld in de lopende vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid 1, van de Wet Ruimtelijke Ordening. De inspreker gaat er vanuit dat het bestemmingsplan geen precedentwerking zal hebben voor deelgebied 8.

Antwoord

Er zijn en worden met FloraHolland separate afspraken gemaakt over diverse onderwerpen als eisen, compensaties en verrekeningen. Daardoor hoeft elders binnen Green Park Aalsmeer geen compensatie ten behoeve van deelgebied 8 plaats te vinden en is verrekening niet aan de orde. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1.

3.8 Opmerking

De inspreker kan zich niet vinden in het uitgangspunt dat het fustterrein tijdelijk van aard zou zijn, en verwijst naar eerdere correspondentie waarin zij aangeeft dat de uitbreiding van het fustterrein op Locatie Noord geen tijdelijke situatie betreft. Een wat inspreker betreft aanvaardbaar alternatief is een situatie waarbij FloraHolland een minimaal gelijk oppervlak in eigendom behoudt, zoals vastgelegd tussen FloraHolland en Green Park Aalsmeer.

De inspreker geeft voorts aan dat ontwikkelingen op het gebied van nieuwe karren en de mogelijkheden tot meerlaags bouwen mogelijk in de toekomst kunnen leiden tot een andere afweging van FloraHolland. Benadrukt wordt dat vanwege het logistieke proces Locatie Noord tot die tijd minimaal noodzakelijk is voor de opslag van fust en opslagwagens. De inspreker blijft graag in overleg met Green Park Aalsmeer en de gemeente over mogelijke alternatieven en gaat er vanuit dat het voorliggende bestemmingsplan geen precedentwerking zal hebben voor Locatie Noord in deelgebied 6.



Antwoord

In het Masterplan Green Park Aalsmeer is het betreffende gebied aangewezen als 'groen'. Vanwege de behoefte aan meer ruimte voor karrenopslag is recent met medewerking van de gemeente een uitbreiding van Locatie Noord gerealiseerd. Zolang zich geen ontwikkelingen voordoen op het gebied van nieuwe karren en het meerlaags bouwen, blijft de uitbreiding van Locatie Noord in gebruik ten behoeve van een karrenterrein. In een later stadium zal er een nadere afweging plaatsvinden. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1.

3.9 Opmerking

De inspreker noemt dat de lintstructuur in de concept gebiedsvisie Aalsmeer 2020 als beeldbepalend en karakteristiek is benoemd en dat is aangegeven dat de linten de unieke dorpse kwaliteiten van Aalsmeer bepalen. Ook de Hornweg zou als lintstructuur zijn genoemd. De inspreker vindt dat de Hornweg in de loop de jaren steeds meer tussen bedrijventerreinen is komen te liggen. Zo grenzen Locatie Centrum en Locatie Noord aan de Hornweg en zullen Locatie Oost en Green Park Aalsmeer eveneens aan de Hornweg komen te liggen. De inspreker vindt dat het karakter van de lintstructuur in de loop van de tijd sterk is veranderd. Bovendien wordt de Hornweg bij de omlegging van de N201 ongelijkvloers doorkruist waardoor er geen sprake meer zou zijn van echte lintbebouwing. Voor wat betreft Locatie Noord wordt opgemerkt dat FloraHolland meerdere malen per dag gebruik maakt van de oversteek over de Hornweg. De inspreker geeft aan voornemens te zijn om de opslag van logistieke middelen op Locatie Noord in de toekomst te intensiveren. Daarbij is de verwachting dat de bestaande bedrijfsvoering en de toekomstige ontwikkelingen van het veilingcomplex en Green Park Aalsmeer mogelijk blijven.

Antwoord

De genoemde ontwikkelingen doen naar het oordeel van de gemeente weinig af aan de stedenbouwkundige structuur van - het overgrote deel van - de woonbebouwing langs de Hornweg. Deze kenmerkende lintstructuur is samen met die van andere lintwegen van cultuurhistorische waarde, en is in die zin ook van meerwaarde voor de omliggende Greenport.

Locatie Noord maakt overigens geen onderdeel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan.

3.10 Opmerking

De inspreker benadrukt het belang van een toereikende verkeerskundige ontsluiting van Greenport Aalsmeer. In dit verband wordt gewezen op een aantal knelpunten in de verkeersafwikkeling die naar voren komen in de probleemanalyse van de vervolgstudie EN-201. In dit verband wordt het knelpunt genoemd op het gedeelte van de Legmeerdijk, gelegen tussen de nieuwe N201 en de brug bij Vrouwenakker. Verder wordt gewezen op de verwachting dat de capaciteit op bepaalde nieuwe wegvakken en kruispunten van de N201 al binnen enkele jaren na ingebruikneming onvoldoende zal zijn. Voorts wordt gewezen op de conclusie in het Aalsmeerse Verkeer- en Vervoerplan dat de capaciteit van de regionale structuur (N201/N231) een 'houdbaarheidsdatum' heeft tot 2020.

Onder verwijzing naar het overleg met de provincie Noord-Holland wordt voorgesteld om de oplossing mede te zoeken in het doortrekken van de fly over naar de hoofdingang van de veiling, en deze optie te betrekken bij de nadere studies over de opwaardering van de Legmeerdijk.

Tot slot geeft de inspreker aan graag bereid te zijn met de gemeente en de provincie in overleg te treden over de reconstructie van het kruispunt met het veilingterrein en



de opwaardering van de N201, die de inspreker van groot belang acht voor een goede bereikbaarheid van de Greenport op de lange termijn.

Antwoord

Het is de gemeente bekend dat er bij het uitblijven van verdere maatregelen in de toekomst knelpunten op de Legmeerdijk kunnen ontstaan. Momenteel wordt het een en ander nader geanalyseerd en vindt er overleg over plaats, waaronder ook met FloraHolland.

Ten aanzien van de fasering van Green Park Aalsmeer wordt opgemerkt dat ingebruikname pas plaats zal vinden zodra de N201 is omgelegd. Dit is vastgelegd in het exploitatieplan.

3.11 Opmerking

De inspreker merkt op dat in het N201+-realisatiebesluit van 24 november 2004 is aangegeven dat zonder een goede weg geen bedrijventerreinen kunnen worden gerealiseerd. Gelet op het feit dat Green Park Aalsmeer als één van de bedrijventerreinen is genoemd, vindt de inspreker het opmerkelijk dat de deelgebieden 3, 5, 7, 9 en 10 van Green Park Aalsmeer volgens het bestemmingsplan gerealiseerd kunnen worden, alvorens de nieuwe N201 gereed is. De inspreker is daarom benieuwd naar de onderbouwing op dit punt.

Antwoord

Ten aanzien van de fasering van Green Park Aalsmeer wordt opgemerkt dat ingebruikname pas plaats zal vinden zodra de N201 is omgelegd. Dit is vastgelegd in het exploitatieplan.

3.12 Opmerking

De inspreker vindt dat de hoge ambitie die in de plannen voor Bloomin' Holland wordt uitgesproken in potentie meerwaarde voor Greenport Aalsmeer kan opleveren. De inspreker ondersteunt deze ambitie maar maakt zich wel zorgen over de extra verkeersstromen die deze ambitie met zich meebrengt. De inspreker vraagt om in de verschillende onderzoeken rekening te houden met de bijbehorende verkeersstromen.

Antwoord

Voor Bloomin' Holland zal te zijner tijd een separaat bestemmingsplan worden opgesteld. Omdat Bloomin' Holland onderdeel is van Green Park Aalsmeer wordt in het verkeersonderzoek en andere onderzoeken rekening gehouden met de totale ontwikkeling van Green Park Aalsmeer, inclusief Bloomin' Holland. De bij Bloomin' Holland behorende verkeersintensiteiten (in relatie tot de verkeerscapaciteit) zijn dus al onderdeel van de onderzoeken.

3.13 Opmerking

Omdat de wegontsluiting in toenemende mate een belemmering voor de bereikbaarheid van de Schiphol regio vormt, is hierop binnen het programma Amsterdam Connecting Trade (ACT) geanticipeerd met de voorgenomen ontwikkeling van een zogenaamde Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV). Deze verbinding zal het luchthavenplatform verbinden met Schiphol Logistics Park en de A4-zone West. In combinatie met terminals voor vrachtvervoer per spoor, weg en water zal een multimodaal systeem voor goederenvervoer kunnen ontstaan waarbij logistieke partijen kunnen kiezen voor verschillende vervoersmodaliteiten. Momenteel wordt de haalbaarheid en praktische uitvoerbaarheid van de OLV in kaart gebracht middels een haalbaarheidsstudie. Deze studie zou echter geen betrekking hebben op



Greenport Aalsmeer en het veilingcomplex van FloraHolland, terwijl deze ook hinder ondervinden van een slechte wegomsluiting. Daarom dat er via een businesscase en MKBA een koppeling wordt gelegd tussen Greenport Aalsmeer en de OLV, inclusief het multimodale systeem van ACT.

Er zouden meerdere varianten voor een OLV-tracé worden onderzocht. Eén van die mogelijke tracés is door gebruik te maken van de Middenweg, waarbij de aansluiting op het veilingcomplex is gepositioneerd aan de zijde van de Hornweg. De inspreker verzoekt daarom om langs de Middenweg een reservering voor een OLV op te nemen.

Een andere variant laat gebruik maken van de omgelegde N201, waarbij de OLV wordt aangesloten aan de voorzijde van het veilingcomplex aan de Legmeerdijk. De inspreker vindt dat een koppeling aan de OLV een grote meerwaarde heeft voor de Greenport. De inspreker zou graag met Green Park Aalsmeer in overleg gaan om de verschillende mogelijkheden te beoordelen op haalbaarheid.

Antwoord

In dit bestemmingsplan is geen rekening gehouden met de OLV. De plannen voor een OLV zijn onvoldoende concreet om daar met dit bestemmingsplan op vooruit te lopen en het plan daarvoor van de benodigde flexibiliteit te voorzien. Mocht ter plaatse van Green Park Aalsmeer in de toekomst een OLV worden gerealiseerd, dan zal het tracé hoogstwaarschijnlijk buiten het plangebied van dit bestemmingsplan komen te liggen.

4. Inspreker 4 van Buis Pomona

4.1 Opmerking

De inspreker is van mening dat het 'rechttrekken' van de Middenweg een dure en overbodige ingreep is. Het (gedeeltelijk) afbreken en verplaatsen van de vele bedrijfsgebouwen, laadvoorzieningen en parkeerplaatsen zou leiden tot een enorme kapitaalvernietiging. De inspreker wijst erop dat een verlegde Middenweg inritten van reeds aanwezige (handels)bedrijven zal blokkeren, en dat de laadkuilen van diverse (handels)bedrijven niet meer bruikbaar zullen zijn. Dit betekent dat laadkuilen en bedrijfsgebouwen zullen moeten aangekocht, gesloopt en verplaatst. Daar komt bij dat de verkeersafwikkeling door de huidige bocht juist rustiger zou verlopen dan bij een recht doorgetrokken weg.

Antwoord

De Middenweg en de N201 zullen samen de slagaders van Green Park Aalsmeer gaan vormen. De Middenweg is aangewezen als hoofdontsluitingsweg en zal daardoor fungeren als een prominente entree voor het bedrijvenpark. Met een aansluiting op enerzijds de Noordvork en anderzijds de N201 zal de weg bovendien de verbindende schakel vormen tussen de woonbebouwing van Aalsmeer en de N201. Om de Middenweg de functie als hoofdontsluiting te kunnen laten vervullen zal de weg een volledige transformatie ondergaan doordat over vrijwel de gehele lengte een eenduidig en rechtdoorlopend profiel wordt gerealiseerd.

4.2 Opmerking

De inspreker merkt op dat het Luchthavenindelingsbesluit niet in 2002, maar op 20 februari 2003 in werking is getreden.

Antwoord

De opmerking van de inspreker is juist. Naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is de beschrijving in de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.



4.3 Opmerking

De inspreker verwijst naar het Luchthavenindelingsbesluit waarin is aangegeven wat onder bestaand gebruik wordt verstaan. De inspreker vindt dat duidelijker dient te worden aangegeven dat voor vervangende nieuwbouw (dat qua grondoppervlak niet groter is dan de huidige bebouwing) geen verklaring van geen bezwaar nodig is, en dat louter ten behoeve van uitbreiding van bestaande bebouwing een verklaring van geen bezwaar van de VROM-Inspectie is vereist.

Antwoord

In paragraaf 4.4 van de toelichting is een beschrijving opgenomen over de relevante zones van het Luchthavenindelingsbesluit. Ten aanzien van veiligheidszone 3 is aangegeven dat geen gebouwen zijn toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Tevens is aangegeven dat alleen bebouwing is toegestaan zoals die ten tijde van de inwerkingtreding van het besluit rechtmatig aanwezig was, waarbij nieuwe gebouwen alleen zijn toegestaan na afgifte van verklaring van geen bezwaar.

In de toelichting van het Luchthavenindelingsbesluit is vermeld dat het uitbreiden van een woning, of het "vervangen" van een woning op een andere plaats niet past binnen de toestemming voor bestaand gebruik. Dat betekent dat vervangende bebouwing op dezelfde plaats wel is toegestaan. Naar aanleiding van de opmerking van de inspreker is de beschrijving in de toelichting aangevuld.

4.4 Opmerking

De inspreker wijst op het advies "Schiphol, meer markt voor de mainport?", dat op 5 januari 2006 ter evaluatie van het Schipholbeleid is opgesteld door de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad. In dit advies zou zijn aangegeven dat een verklaring van geen bezwaar voor uitbreiding van bedrijvigheid is toegestaan, mits sprake is van kleinschalige, extensieve bedrijvigheid. In het in opdracht van VROM en het ministerie van Verkeer & Waterstaat verrichte onderzoek "Groepsrisicobeleid Schiphol; Onderzoek naar beleidsalternatieven" van 7 februari 2006 zou voorts zijn genoemd dat kleinschalige ontwikkelingen van bedrijven en kantoren kunnen worden toegevoegd. Ook geeft de inspreker aan dat in het Luchthavenindelingsbesluit is bepaald dat artikel 2.2.1 tot gevolg heeft dat gebouwen binnen de veiligheids- en geluidssloopzones van het beperkingengebied moeten worden wegbestemd. De inspreker vindt dat daarom alleen bebouwing in veiligheidszones 1 en 2 dient te worden wegbestemd en niet gebouwen in zone 3.

Antwoord

In paragraaf 4.4 van de toelichting is een beschrijving gegeven van de relevante zones van het Luchthavenindelingsbesluit. Ten aanzien van veiligheidszone 3 is aangegeven dat geen gebouwen zijn toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Tevens is aangegeven dat alleen bebouwing is toegestaan zoals die ten tijde van de inwerkingtreding van het besluit rechtmatig aanwezig was, waarbij nieuwe gebouwen alleen zijn toegestaan na afgifte van een verklaring van geen bezwaar. Hiertoe is in de beschrijving aangegeven welke uitgangspunten worden gehanteerd bij het al dan niet verlenen van een verklaring van geen bezwaar, zoals aangegeven in de toelichting van het Luchthavenindelingsbesluit. De te hanteren richtlijn is dat het aantal personen per hectare niet meer dan 22 bedraagt, zoals ook genoemd in het door inspreker genoemde onderzoek uit 2006.

Ter plaatse van het binnen het voorliggende bestemmingsplan gelegen deel van veiligheidszone 3 wordt uitgegaan van het te ontwikkelen bedrijvenbos. Dit is een zone waarbinnen groen, water, logistieke bedrijven en kantoren worden voorzien. Voor de logistieke bedrijven en kantoren gelden specifieke gebruiksregels als een



maximale dichtheid van 2.000 m² logistieke bedrijvigheid en/of 600 m² kantoren. Daarmee wordt beoogd dat binnen de zone extensieve bedrijven en kantoren worden gerealiseerd.

4.5 Opmerking

De inspreker maakt zich ernstige zorgen over de economische uitvoerbaarheid van Green Park Aalsmeer omdat dit grote financiële risico's met zich mee zou brengen. De sterk veranderende omstandigheden maken dat het goed mogelijk zou zijn dat de verkoop in een ander tempo zou verlopen dan gepland wat tot een financiële tegenvaller zou kunnen leiden waardoor de plannen onuitvoerbaar zouden kunnen worden. De economische uitvoerbaarheid dient volgens de inspreker te worden gewaarborgd.

Antwoord

De ontwikkeling van Green Park Aalsmeer is van groot belang voor de mainport regio 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 binnen de Greenport Aalsmeer. De voorgenomen ontwikkeling is evenzeer van belang voor het behoud en de versterking van de economische kerncompetenties van de gemeente Aalsmeer.

Het bestemmingsplan beoogt de ruimtelijke opgaven van de Ruimtelijk-economische visie op de Greenport Aalsmeer (2025) neer te leggen in een nieuw planologisch regime. De in deze visie geformuleerde ruimtebehoeften zijn gebaseerd op economische verkenningen met een doorkijk tot het jaar 2025. Een bestemmingsplan kent daarentegen een planperiode van 10 jaar en de economische situatie binnen een dergelijke periode is altijd onderhevig aan conjuncturele schommelingen.

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. Dit met het oog op behoud van de internationale concurrentiekracht van de Greenport Aalsmeer. Geconstateerd wordt dat tegenvallende marktontwikkelingen 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 marktdeel 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.

De financiële effecten van de vertraging in de grondverkoop zijn in 2010 meegenomen in de jaarlijkse herziening van de grondexploitatie.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met een veranderende vraag vanuit de markt door, naast direct sierteeltgerelateerde bedrijvigheid, ook andere vormen van bedrijvigheid mogelijk te maken. Deze andere vormen zijn wel gebonden aan maximum percentages zodat verzekerd is dat er voldoende sierteeltgerelateerde bedrijvigheid wordt gerealiseerd.

4.6 Opmerking

De inspreker stelt dat Green Park Aalsmeer zo'n 180 hectare omvat, waarvan na aftrek van wegen, openbare ruimte en de geplande uitbreiding van de nabijgelegen bloemenveiling er slechts sprake zou zijn van 64 hectare voor te ontwikkelen bedrijfsbebouwing. Volgens de inspreker is er een slechte bruto/netto verhouding van



het plangebied waardoor er sprake zou zijn van een onverantwoord duur bedrijventerrein. De inspreker vindt de groen-blauwe zone midden op het bedrijventerrein vanuit bedrijfseconomische perspectief ongewenst, mede omdat de betreffende gronden nog van particulieren en bedrijven moeten worden aangekocht. Dit zou een extra belemmering zijn voor de bedrijfsvoering en economische haalbaarheid van het bestemmingsplan.

Antwoord

De ruimtelijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Green Park Aalsmeer zijn mede ingegeven door de aanwezige gebiedsgerichte waarden en de bestaande ruimtelijke structuur van het gebied. Zo komen de beperkingen die voortvloeien uit het Luchthavenindelingsbesluit her en der tot uitdrukking in een extensieve vorm van bedrijvigheid, en beperkte bebouwingsmogelijkheden die voornamelijk worden ingevuld met groen en water. Het zogenaamde bedrijvenbos ter plaatse van deelgebied 3 en 4 is daar een goed voorbeeld van. Ook dient rekening te worden gehouden met de aanwezige woonbebouwing langs onder meer de Hornweg, de Aalsmeerderweg en de Machineweg. De bescherming van deze woonfuncties komt in het bestemmingsplan tot uitdrukking in de vorm van groen-blauwe buffers tussen de bedrijfskavels en de bestaande lintbebouwing.

Als gevolg van het bovenstaande komt de genoemde bruto/netto verhouding onder druk te staan. Voor de realisering van nieuwe bedrijfsterreinen staan de 30 hectare van deelgebied 8 ter beschikking, tezamen met de 63 hectare van de overige deelgebieden van Green Park Aalsmeer. Afgemeten aan het totale bruto oppervlak van 180 hectare, resulteert dit in een bruto/netto verhouding van altijd nog meer dan 50 procent.

Voor wat betreft de aankoop van particuliere gronden is daar in de grondexploitatie rekening mee gehouden.

4.7 Opmerking

De inspreker wijst op het in de plantoelichting genoemde beeldkwaliteitplan dat als doel heeft om de identiteit en uitstraling van een deel van Green Park Aalsmeer verder gestalte te geven. De inspreker heeft er bezwaar tegen dat het beeldkwaliteitplan slechts door burgemeester en wethouders zou zijn vastgesteld, zonder vooraf ter inzage te hebben gelegen met de gelegenheid tot inspraak. De inspreker vindt het een risicovolle ontwikkeling dat de identiteit, zoals aangegeven in het beeldkwaliteitplan, niet is voortgekomen uit de markt en de ondernemers.

De inspreker vindt voorts dat de in het beeldkwaliteitplan genoemde 'groene' ambitie een zeer beperkend effect heeft op de ontwikkeling van Green Park Aalsmeer. Groen zou naast inrichtingskosten ook investeringen in onderhoud en beheer vragen. Een volgens inspreker aanzienlijke jaarlijkse vergoeding voor parkmanagement en onderhoud zou niet gewenst en voor bedrijven financieel onhaalbaar zijn. Tevens vindt de inspreker dat er op de terreinen van de veiling momenteel sprake is van geringe hoeveelheid groen. De inspreker vraagt of de groene ambities realistisch zijn.

Antwoord

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 beeldkwaliteitplan 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.



Vooruitlopend op de vaststelling heeft het ontwerp van de herziene Welstandnota met ingang van 15 januari 2009 gedurende zes weken voor inspraak ter inzage gelegen. In deze periode zijn ingezetenen en belanghebbenden in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie naar voren te brengen.

Voor wat betreft de beweegredenen voor de gedeeltelijk groene invulling van Green Park Aalsmeer, wordt verwezen naar de beantwoording onder punt 4.6.

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 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, 8, 12 en 14 hebben gereageerd. De reacties van deze 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 een deel van het plangebied is gesitueerd binnen de 10^{-6} groepsrisicocontour van de luchthaven Schiphol. Binnen deze contour zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens die, welke ten tijde van de inwerkingtreding van het Lib rechtmatig aanwezig en in gebruik waren. Van deze regel kan onder voorwaarden worden afgeweken. Afwijking is slechts mogelijk na verlening van een verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9 Wet luchtvaart. De adressant gaat er vanuit dat door de gemeente, waar nodig, een verzoek tot afgifte van een verklaring van geen bezwaar zal worden ingediend.

Antwoord

Voor die gevallen waar een verklaring van geen bezwaar nodig is, zal door de gemeente een verzoek tot afgifte van een verklaring van geen bezwaar worden ingediend. Voor de gronden die binnen de 10^{-6} groepsrisicocontour van de luchthaven Schiphol zijn gelegen is in het bestemmingsplan bepaald dat het bouwen van



gebouwen pas is toegestaan nadat voor het betreffende bouwplan een verklaring van geen bezwaar is verleend.

1.2 Opmerking

De adressant constateert dat ten tijde van het voorontwerp bestemmingsplan een onderzoek luchtkwaliteit werd uitgevoerd. De adressant verzoekt om de resultaten van dit onderzoek toe te voegen aan het bestemmingsplan en daarbij inzichtelijk te maken of de bevindingen van het onderzoek aanleiding geven tot aanpassing van het plan.

Antwoord

Het onderzoek luchtkwaliteit is inmiddels gereed en beschreven in de toelichting van het plan. De resultaten van het onderzoek geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

1.3 Opmerking

Volgens de adressant zou ten tijde van het voorontwerp bestemmingsplan een onderzoek naar eventueel in het plangebied aanwezige explosieven worden uitgevoerd. De adressant verzoekt om de gevolgen van het onderzoek voor de inrichting van het plangebied in het bestemmingsplan op te nemen.

Antwoord

Het onderzoek is inmiddels gereed. Daaruit blijkt dat er geen aanwijzingen zijn waaruit blijkt dat explosieven binnen de grenzen van Green Park zijn achtergebleven.

1.4 Opmerking

De adressant verzoekt om in de toelichting een paragraaf Europees beleid op te nemen bij het beleidskader en daarbij specifiek in te gaan op de Kaderrichtlijn Water.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 2.2 aangevuld.

1.5 Opmerking

De adressant merkt op dat de Vierde Nota Waterhuishouding in december 2009 zal worden vervangen door het Nationaal Waterplan.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de in de toelichting opgenomen beschrijving van het rijksbeleid aangepast.

1.6 Opmerking

De adressant vindt dat een beschrijving van de kwaliteit van het grond- en het oppervlaktewater ontbreekt in de paragraaf waterhuishouding en riolering. De brief van het hoogheemraadschap van 7 maart 2007 met betrekking tot het waterhuishoudings- en rioleringsplan zou in het kader van de watertoets als bijlage bij het plan gevoegd moeten worden.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de paragraaf waterhuishouding en riolering aangevuld. De brief van het hoogheemraadschap is als bijlage opgenomen.



1.7 Opmerking

De adressant wijst op een persbericht van de provincie Noord-Holland van 24 juni 2009, waaruit blijkt dat de verkeersafwikkeling op delen van de N201 niet optimaal is. Aandachtspunten zijn in dit verband het deel van de N201 tussen de A4 en Heemstede en de Fokkerweg tussen de tunnel in de nieuwe N201 en de A9. Deze wegvakken zijn essentieel voor de ontsluiting van het plangebied. Met deze wetenschap zou niet gesteld kunnen worden dat de planontwikkeling is geprojecteerd langs een goed functionerend netwerk.

Antwoord

Zoals reeds in paragraaf 2.2 is aangegeven is het de gemeente bekend dat er bij het uitblijven van verdere maatregelen in de toekomst knelpunten op de N201 kunnen ontstaan. Momenteel wordt het een en ander nader geanalyseerd en vindt er overleg over plaats om deze knelpunten op te lossen zodat de doorstroming ook in de toekomst kan worden gewaarborgd.

1.8 Opmerking

De adressant constateert dat ten tijde van het voorontwerp bestemmingsplan nader verkeersonderzoek werd uitgevoerd in verband met realisering van de plannen voor de openstelling van de omgelegde N201. De adressant heeft daardoor niet kunnen beoordelen welke consequenties de planontwikkeling heeft voor de aansluitingen N201/A4 en Fokkerweg/A9 en de belasting van deze wegen. Beide aansluitingen zijn naar de mening van de adressant essentieel in de bereikbaarheid van het plangebied. De adressant verzoekt om in het verkeersonderzoek in te gaan op de betreffende aansluitingen en het onderzoek aan Rijkswaterstaat toe te zenden.

Antwoord

Het verkeersonderzoek is inmiddels gereed en beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan. In het verkeersonderzoek is specifiek ingegaan op de door de adressant genoemde aansluitingen. Het verkeersonderzoek is een bijlage van het bestemmingsplan en wordt daardoor in het kader van het ontwerp bestemmingsplan aan de adressant toegezonden.

7. Provincie Noord-Holland

7.1 Opmerking

De adressant merkt op dat de in het bestemmingsplan beoogde functies passend worden geacht en dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2 Opmerking

De adressant constateert dat ten tijde van het voorontwerp bestemmingsplan verkeersonderzoek is uitgevoerd. De adressant acht het van belang dat het bestemmingsplan op dat onderdeel wordt aangevuld met het onderzoek en de daaruit volgende conclusies.

Antwoord

Het verkeersonderzoek is inmiddels gereed en verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.



8. Hoogheemraadschap Rijnland

8.1 Opmerking

De adressant constateert dat diverse, eerder door adressant gemaakte opmerkingen zijn verwerkt in het voorontwerp bestemmingsplan. Desalniettemin geeft de adressant een negatief wateradvies omdat een aantal essentiële punten niet zouden zijn verwerkt. Deze opmerkingen zouden conform het beleid van Rijnland wel moeten worden meegenomen in de uitwerking van het plan. Zodra deze punten zijn verwerkt kan door adressant een positief wateradvies worden afgegeven.

In dit verband worden de volgende reacties naar voren gebracht:

- a. Het verzoek om een tweetal tekstuele correcties in paragraaf 4.7 van de toelichting van het bestemmingsplan;
- b. het verzoek om conform de VNG richtlijn "Bedrijven en milieuzonering" rekening te houden met de geluids- en geurcirkels van de AWZI Aalsmeer, welke net buiten het plangebied ligt. De geurcirkel zou door het plangebied lopen maar niet op de plankaart zijn aangegeven. De adressant stelt dat er binnen de geluids- en geurcontouren geen (bedrijf)woningen of bedrijven zouden mogen worden toegestaan;
- c. het verzoek om melding te maken van en aandacht te vestigen op beschermingszone van de nabij het plangebied gelegen afvalwaterpersleiding vanaf rioolgemaal Machineweg;
- d. het verzoek om ten aanzien van de opgenomen dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" in de planregels op te nemen dat bouwwerken en bouwwerkzaamheden uitsluitend toelaatbaar zijn indien en voor zover de belangen van de waterkering niet onevenredig worden geschaad en mits vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende beheerder van de waterkering;
- e. de opmerking dat een duidelijke begrenzing en arcering van de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" ontbreekt. De adressant heeft een begrenzing van de zone meegestuurd;
- f. de constatering dat het nabij de Stommeerkade gegraven water niet op de plankaart terug te vinden is. Ook de sloot parallel aan de Stommeerkade zou ontbreken. De adressant acht het vanuit waterhuishoudkundig oogpunt van belang deze sloten te handhaven en als "Water" te bestemmen.

Antwoord

Ad a: naar aanleiding van de reactie is paragraaf 4.7 van de toelichting aangepast.

Ad b: in het bestemmingsplan zijn geen (bedrijf)woningen toegestaan. Wel wordt er, net als in het geldende bestemmingsplan, voorzien in de realisatie van nieuwe bedrijven. De door adressant genoemde VNG richtlijn heeft geen betrekking op zonering van bedrijven ten opzichte van andere bedrijven (zoals een rioolwaterzuiveringsinstallatie).

Ad c: de afvalwaterpersleiding en de bijbehorende beschermingszone zijn buiten het plangebied van dit bestemmingsplan gelegen. Naar aanleiding van het verzoek van de adressant is beschrijving in paragraaf 4.7 van de toelichting aangevuld.

Ad d: naar aanleiding van de opmerking van de adressant zijn de planregels aangepast.

Ad e: op de plankaart is een begrenzing van de dubbelbestemming aangegeven conform de landelijke standaard SVBP 2008. Wij zien geen reden om een andere arcering dan wel begrenzing aan te houden.

Ad f: naar aanleiding van de opmerking van de adressant zijn de betreffende waterlopen als "Water" bestemd.



12. College van de gemeente Amstelveen

12.1 Opmerking

De adressant vindt de realisatie van Green Park Aalsmeer een goede ontwikkeling voor de regio. Tevens hecht de adressant veel waarde aan de onderlinge samenwerking van de regiogemeenten in het Greenportoverleg waarin mede de ontwikkeling van zowel Greenpark in Aalsmeer als het bedrijventerrein Meerlandenweg in Amstelveen mede aan bod komen.

Antwoord

De opmerking van de adressant wordt voor kennisgeving aangenomen.

12.2 Opmerking

De adressant waarschuwt voor de verkeersproblematiek die kan ontstaan als de deelgebieden 3, 5, 7, 9 en 10, zoals de plantoelichting vermeldt, op de bestaande infrastructuur worden ontsloten, in plaats van op de omgelegde N201. De adressant stelt zich op het standpunt dat vastgehouden dient te worden aan de relatie tussen het gereedkomen van de nieuwe N201 en de ontwikkeling van GPA. De adressant vindt dat het niet zo kan zijn dat de noordelijke Legmeerdijk meer verkeer te verwerken krijgt als gevolg van ontwikkelingen op Green Park Aalsmeer omdat deze ontwikkelingen nog niet kunnen worden afgewikkeld op de omgelegde N201.

Antwoord

Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan gaat uit van de situatie dat de N201 gereed is zodra de deelgebieden 3, 5 en 7, alsmede deelgebieden 9 en 10 (gedeeltelijk) gerealiseerd zijn. Het verkeer van en naar deze deelgebieden zal daardoor gebruik kunnen maken van de omgelegde N201.

12.3 Opmerking

De adressant wijst op de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid zoals opgenomen in de bestemming 'Bedrijf-1', welke het mogelijk maakt om af te wijken van de eis voor sierteeltgerelateerdheid van bedrijven op Green Park. Verzocht wordt om dergelijke bepalingen te laten afhangen van de resultaten van het lopende onderzoek van Buck Consultants in het Greenportoverleg en de conclusies die de Greenportgemeenten daaruit zullen trekken.

Antwoord

Het bestemmingsplan beoogt de ruimtelijke opgaven zoals gegeven in de Ruimtelijk economische visie Greenport Aalsmeer (MLT2025), voor zover deze betrekking hebben op Green Park Aalsmeer, van een passende planologische regeling te voorzien. In dit verband is het van belang dat er ten aanzien van de geformuleerde opgave van 25 hectare voor de zogenaamde 'eerste schil' een overmaat aan bedrijfsgronden beschikbaar is. Deze overmaat bedraagt voor het grotere gebied van Green Park Aalsmeer 38 hectare, waarvan 18 hectare wordt gereserveerd voor lokale bedrijvigheid.

In het bestemmingsplan is door middel van maximum percentages vastgelegd dat naast sierteeltgerelateerde bedrijven ook overige bedrijven zijn toegestaan. Op die manier is gegarandeerd dat er in het plangebied voldoende sierteeltgerelateerde bedrijvigheid wordt gerealiseerd en dat de genoemde overmaat aan bedrijfsgronden kunnen worden aangewend voor andere ruimtevragende bedrijfsfuncties. Dit is gewenst vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en het meest doelmatig gebruik van de gronden.



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. 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.

14. Gasunie

14.1 Opmerking

De adressant heeft het bestemmingsplan getoetst aan het toekomstig externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM voor aardgastransportleidingen (AMvB Buisleidingen, ter vervanging van de circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen uit 1984"). Uit deze toetsing blijkt dat het plangebied binnen de 1% letaliteitgrens valt van de dichtstbij gelegen leiding van de adressant, zijnde de 12 inch 40 bar regionale aardgastransportleiding. De invloed van de leiding op het plangebied zal volgens de adressant zeer klein zijn. De leiding vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied.

Antwoord

Met dank voor de controle wordt de opmerking voor kennisgeving aangenomen.