

Aanmeldingsnotitie Legmeerdijk 291 Aalsmeer tijdelijke woonunits

opdrachtgever: Ruigrok Productie

datum: 24 juni 2019

projectmedewerker: Mevr. D. Reincke

betreft: Legmeerdijk 291, Aalsmeer

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ruigrok Productie is voornemens om op Legmeerdijk 291 voor een tijdelijke periode van maximaal 5 jaar 80 units met in totaal 160 slaappleatsen te realiseren ten behoeve van tijdelijke huisvesting voor arbeidsmigranten. De oorspronkelijke ideeën voor dit plangebied betreffen de bouw van een migrantenhotel. Echter zijn de plannen voor de realisatie van dit hotel nog niet vastgesteld en kan deze locatie tijdelijk een andere invulling krijgen.

Voor de tijdelijke woonunits is een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voor de aanvraag van deze omgevingsvergunning is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In het kader van de ruimtelijke onderbouwing is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. In het Besluit m.e.r. is aangegeven dat bij elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is:

- door de initiatiefnemer een meldingsnotitie moet worden opgesteld;
- het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit moet nemen.
- de initiatiefnemer het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag moet voegen.

Voor de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan dient gelet op het voorgaande een meldingsnotitie te worden opgesteld. Het voorliggende document is te beschouwen als de meldingsnotitie voor de omgevingsvergunning.

1.2 Wettelijk kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmings-, uitwerkings- of wijzigingsplan of vergunning. In voorliggend geval worden er een omgevingsvergunning verleend op grond van artikel 2.12, eerste lid,

onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen".

De activiteit is niet opgenomen in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, de m.e.r.- plichtige activiteiten.

De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de navolgende tabel.

D	De aanleg, wijziging of	In gevallen waarin de	De structuurvisie,	De vaststelling van het plan, bedoeld
11.2	uitbreiding van een stedelijk	activiteit betrekking heeft	bedoeld in de	in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a
	ontwikkelingsproject met	op:	artikelen 2.1, 2.2 en	en b, van de Wet ruimtelijke
	inbegrip van de bouw van	1°. een oppervlakte van	2.3 van de Wet	ordering dan wel bij het ontbreken
	winkelcentra of	100 hectare of meer,	ruimtelijke ordening,	daarvan van het plan, bedoeld in
	parkeerterreinen.	2°. een aaneengesloten	en het plan, bedoeld	artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
		gebied en 2000 of meer	in artikel 3.1, eerste	
		woningen omvat, of	lid, van die wet.	
		3°. een		
		bedrijfsvloeroppervlakte		
		van 200.000 m ² of meer.		

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De omvang en het programma dat met voorliggende omgevingsvergunning mogelijk worden gemaakt blijven onder de drempelwaarden.

Dat onder de drempelwaarden wordt gebleven betekent dat er in dit geval geen m.e.r.- beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. Deze is uitgevoerd in het kader van de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de omgevingsvergunning. In de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden betekent dit o.a. dat een MER-aanmeldingsnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER - aanmeldingsnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Aalsmeer) kan en moet besluiten of er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu', die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie ook de navolgende tabel).

Criterium	Beoordelingscriterium
Kenmerken van de projecten	Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

	de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
Plaats van de projecten	Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen: het bestaande grondgebruik, relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
Kenmerken van het potentiële effect	Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), het grensoverschrijdende karakter van het effect, de waarschijnlijkheid van het effect, duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

1.3 Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer van de omgevingsvergunning is:

- Ruigrok Productie B.V., Noorderlaan 26, 2182 GZ, Hillegom

2 Kenmerken van het project

2.1 Aanleiding van de activiteit

In de Greenport Aalsmeer zijn veel tijdelijke arbeidsmigranten in de sierteeltsector werkzaam. Deze tijdelijke arbeidsmigranten zijn van groot economisch belang omdat een aantal (grote) bedrijven anders niet zou kunnen functioneren. Er is echter al jaren sprake van een tekort aan kwalitatief geschikte huisvesting voor buitenlandse arbeidsmigranten. Dit leidt vaak tot onwenselijke en onveilige situaties, zoals illegale huisvesting en overbewoning. Er is daarom in en rondom Aalsmeer veel vraag naar verblijfsruimte voor arbeidsmigranten. In 2013 is binnen Greenport Aalsmeer een convenant gesloten inzake de huisvesting van Europese arbeidsmigranten.

De gemeente en de initiatiefnemer vinden het zeer belangrijk dat de tijdelijke arbeidsmigranten die niet uit Nederland afkomstig zijn tijdens hun verblijf in Nederland kwalitatief goed gehuisvest worden. Het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer is vanwege de goede bereikbaarheid (zowel lokaal als regionaal) en de ligging in de nabijheid van de woonwijken Stommeer en Oosteinde (met diverse winkelvoorzieningen) geschikt voor het realiseren van een verblijfsvoorziening voor tijdelijke arbeidsmigranten.

Gezien de oorspronkelijke ideeën voor dit plangebied, de bouw van een migrantenhotel, nog niet is vastgesteld, is initiatiefnemer voornemens om de locatie tijdelijk in te vullen met 80 tijdelijke woonunits voor arbeidsmigranten.

2.2 De locatie van het project

De projectlocatie ligt aan de rand van deelgebied 10 van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer en bevindt zich direct ten noordwesten van de rijweg van de Legmeerdijk (N231), ter plaatse van de percelen Legmeerdijk 287 en direct aansluitend aan het perceel Legmeerdijk 291 (kadastraal perceel sectie B, nummer 8282). Aan de zuidwestelijke zijde grenst de projectlocatie aan de Burgemeester Brouwerweg (N201).



Luchtfoto globale ligging projectlocatie (rood omcirkeld)

2.3 Een beschrijving van de activiteit

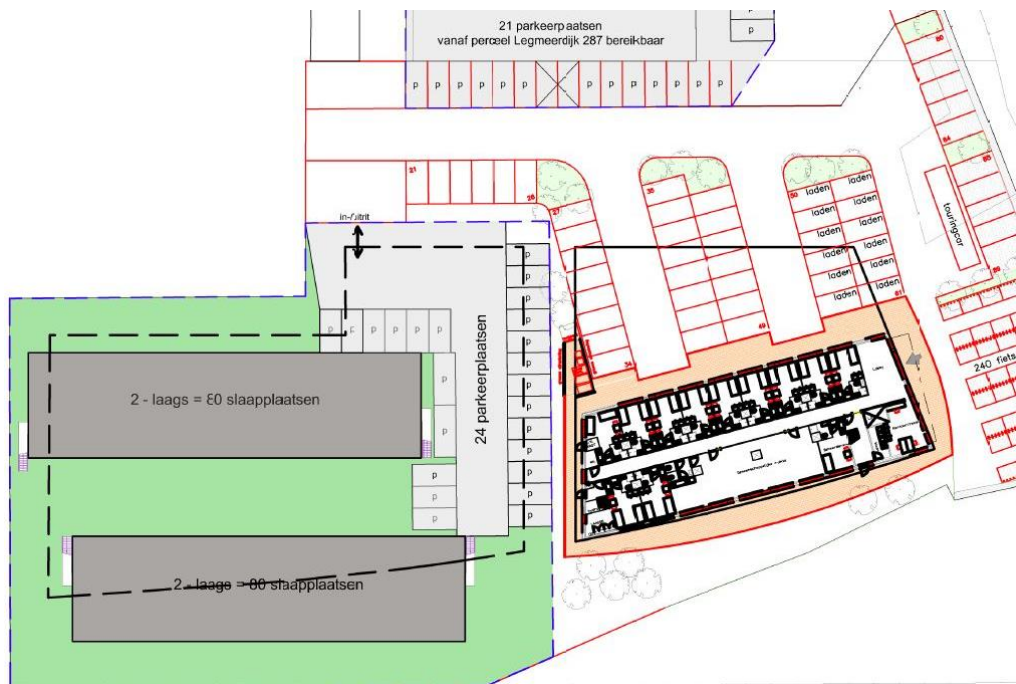
2.3.1 ***Bouwvolume en programma***

Voor de projectlocatie is een plan opgesteld waarin wordt uitgegaan van twee gebouwen elk bestaande uit 2 bouwlagen en 80 woonunits met elk 2 slaappleatsen. De gebouwen worden parallel aan de N201 gerealiseerd. Het gebouw bevindt zich op een afstand van circa 100 m van de rijweg van de Legmeerdijk. De afstand tot de rijweg van de fly-over naar de Burgemeester Brouwerweg bedraagt circa 20 m terwijl de afstand tot de rijweg van de Burgemeester Brouwerweg circa 35 m bedraagt.

Het grondoppervlak van de gebouwen samen bedraagt circa 1092 m² waardoor de projectlocatie voor circa 36% zal worden bebouwd. De 160 slaappleatsen die hiermee gecreëerd worden zijn bedoeld voor tijdelijke arbeidsmigranten die in dienst zijn bij sierteeltbedrijven in Greenport Aalsmeer.

Met uitzondering van de benodigde parkeerplaatsen blijft de rest van het terrein net als in de huidige situatie bestaan uit grasland.

Navolgende afbeelding toont een plattegrond van de beoogde situatie naast het plan ten oosten van het plangebied.



Terreinindeling projectlocatie (Bron: TPS bv)

2.3.2 Sociale veiligheid

De meeste tijdelijke arbeidsmigranten zullen overdag werken en daardoor gedurende de dagperiode niet of nauwelijks in de logiesvoorziening aanwezig zijn. Tijdens hun vrije tijd (voornamelijk 's avonds en in de weekenden) zullen zij wel vaak op de locatie aanwezig zijn. Ruigrok Productie hanteert als beheerder strenge huisregels en treedt handhavend op als bewoners zich niet aan die regels houden. Zo zijn alcoholmisbruik en drugsgebruik niet toegestaan, worden ruzie en vechtpartijen niet getolereerd en dient het vanaf 22.00 uur stil te zijn.

Het toezicht bij de logiesvoorziening wordt verzorgd door één of meerdere huismeesters. Zij zijn het aanspreekpunt voor de gebruikers en controleren dagelijks of de gebruikers zich aan de woonregels houden. Dit gebeurt ook al bij andere locaties van Ruigrok en blijkt in de praktijk preventief te werken. Naast het toezicht door huismeesters is er 24/7 camerabewaking van het gebouw.

Arbeidsmigranten en/of andere doelgroepen worden ingeschreven op het hoofdkantoor. Vanuit het hoofdkantoor zal er een nachregister opgesteld worden, welke ook op de locatie aanwezig is. Het is namelijk belangrijk om te weten wie er slapen in de logiesvoorziening. De gemeente gaat het nachregister regelmatig controleren om te kijken of de gegevens kloppen en of het actueel is. Daarmee wordt ook gecontroleerd hoelang personen in de logiesvoorziening verblijven.

Bij de opening van de logiesvoorziening zal Ruigrok Productie informatie verstrekken over de telefoonnummers waar overlast en calamiteiten gemeld kunnen worden. Meldingen kunnen 24 uur per dag en 7 dagen per week worden gedaan. Daarnaast is er een beveiligingsbedrijf dat dagelijks 1 of 2 keer een inspectieronde doet. Ook het telefoonnummer van deze organisatie zal te zijner tijd aan de nabije omgeving verstrekt worden.

2.3.3 Verkeer en parkeren

De tijdelijke arbeidsmigranten reizen veelal met een touringcar van en naar Nederland en worden, afhankelijk van de reisafstand, via busjes van hun tijdelijke verblijfplaats naar werk gebracht (en visa versa). Voor de korte afstanden (minder dan 5 kilometer) zullen werknemers veelal gebruik maken van

fietsen om naar werk te komen. Daardoor zal het aantal eigen auto's van tijdelijke arbeidsmigranten die in de logiesvoorziening verblijven laag zijn.

Het parkeren van auto's van tijdelijke arbeidsmigranten die wel met de auto komen, auto's van eventuele andere gasten en auto's van werknemers dient volledig op eigen terrein te worden opgelost. Er worden in totaal dan ook 53 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op het terrein bij de woonunits worden 24 parkeerplaatsen gerealiseerd, op het terrein rondom de Legmeerdijk 287 worden 21 parkeerplaatsen gerealiseerd. De overige 8 parkeerplaatsen worden op het terrein bij Legmeerdijk 285 gerealiseerd, welke tevens eigendom is van de initiatiefnemer. Daarnaast wordt er voorzien in een opstelplaats voor het stallen van fietsen.

Het plangebied zal aan de oostzijde, via de bestaande toegangsweg/inrit naar het perceel Legmeerdijk 287, worden aangesloten op de bedrijfsstraat tussen de Thailandlaan en de Legmeerdijk. Doordat voor de mandelige inrit tussen 281 en 283 éénrichtingsverkeer geldt zal uitrijdend verkeer uitsluitend via de Thailandlaan(-Japanlaan) kunnen wegrijden. Autoverkeer dat naar het terrein van de logiesvoorziening rijdt kan ook via Thailandlaan(-Japanlaan) rijden of gebruik maken van de mandelige inrit tussen Legmeerdijk 281 en 283. De gemeente is overigens voornemens om de mandelige inrit tussen Legmeerdijk 281 en 283 binnen een tijdsperiode van 3 jaar te vervangen door een uitvoegstrook, welke dichterbij de projectlocatie komt te liggen.

2.4 Functionele behoefte

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is op 1 juli 2017 gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Omdat het project slechts een tijdelijk ontwikkeling betreft van maximaal 5 jaar is het project niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. Desondanks zal de behoefte kort worden toegelicht.

In de nabijheid van het plangebied is er een sterke vraag naar huisvesting voor arbeidsmigranten. Deze vraag komt met name voort uit het grote aantal arbeidsmigranten dat werkzaam is in de agrarische sector. De grote vraag en een achterblijvend aanbod resulteren in een tekort aan huisvestingsmogelijkheden. Het voorgenomen initiatief draagt bij aan adequate huisvesting voor arbeidsmigranten. En heeft daarmee ook een positieve bijdrage aan de economie van Aalsmeer.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling niet verder getoetst hoeft te worden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

2.5 Het tijdspad van de activiteit

Initiatiefnemer is voornemens om na verlening van de omgevingsvergunning de woonunits te plaatsen en de benodigde infrastructuur en parkeerplaatsen aan te leggen voor een tijdelijke periode van maximaal 5 jaar.

2.6 Productieproces of wijze van aanleg

Deze aanmeldingsnotitie is opgesteld in het kader van de tijdelijke omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Het plan bestaat uit verplaatsbare woonunits, die na de vergunning periode van 5 jaar op een andere plaats kunnen worden hergebruikt. Gezien de tijdelijke en relatief beperkte omvang en de aard van het project legt de voorziene activiteit geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.

2.7 Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

De projectlocatie maakt onderdeel uit van een zone waar in de toekomst een hotel zal worden voorzien. Daarnaast bevindt er zich ten zuidoosten van de planlocatie een ander plangebied waar een logiesvoorziening wordt gerealiseerd voor tijdelijk verblijf. Met betrekking tot verkeer en parkeren zal er een cumulatief-effect zijn van de projecten. In het kader van het ten zuidoosten gelegen project is een verkeersonderzoek uitgevoerd waarbij tevens is gekeken naar overige toekomstige programma voor Green Park Aalsmeer. Hieruit blijkt dat er geen problemen worden verwacht ten aanzien van verkeer. Dit geldt ook voor het aspect luchtkwaliteit. Bovendien betreft dit een tijdelijke ontwikkeling met tijdelijke effecten.

Op de overige omgevingsaspecten zijn geen cumulatie-effecten te verwachten. In de nabije omgeving zijn er verder geen projecten waarmee het voorliggende project in samenhang moet worden beschouwd.

2.8 Een beschrijving van toekomstige ontwikkelingen

Na verlening van de omgevingsvergunning zullen er op de projectlocatie voor een tijdelijke periode van 5 jaar 80 woonunits worden gerealiseerd in twee gebouwen bestaande uit twee woonlagen. Tevens zal de benodigde infrastructuur en het benodigde aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

3 Plaats van het project

3.1 Bestaande situatie projectlocatie

De voorheen aanwezige bebouwing is gesloopt waardoor er op dit moment geen gebouwen of andere bouwwerken op de projectlocatie aanwezig zijn. De projectlocatie is volledig braakliggend, alleen zijn op het perceel nog verhardingen aanwezig van asfalt en stelcon.

Het projectgebied grenst aan de zuidoost- en zuidwestzijde aan de Legmeerdijk en de N201.

3.2 Omgeving projectlocatie

De projectlocatie is gelegen in deelgebied 10 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Dit deelgebied is samen met deelgebied 9 gelegen tussen de N201 (westzijde) en de lintbebouwing langs de Hornweg (noordzijde), de Machineweg (oostzijde) en de Legmeerdijk (zuidzijde). De beide deelgebieden worden van elkaar gescheiden door middel van de watergang Horntocht.

In de beide deelgebieden zijn de laatste jaren diverse bedrijfskavels in gebruik genomen en de gebiedsontsluitingsweg Japanlaan is aangelegd. De overige gronden zijn nog braakliggend en in afwachting van een toekomstige invulling.

Een groot deel van de aanwezige bedrijven in de deelgebieden 9 en 10 is gericht op de sierteeltsector maar niet-sierteelt gerelateerde bedrijven komen ook voor. Voor een braakliggend perceel aan de Japanlaan in deelgebied 9 is op 13 maart 2018 via een separate planologische procedure een omgevingsvergunning verleend voor een logiesvoorziening voor arbeidsmigranten met 58 kamers en in totaal 166 tot 200 bedden.

Ten zuidwesten van de projectlocatie bevindt zich de kruising van de Legmeerdijk met de Burgemeester Brouwerweg. De Legmeerdijk is een provinciale weg (N231) tussen Schiphol Oost en Alphen aan de Rijn, terwijl de Burgemeester Brouwerweg (N201) een provinciale weg is tussen Haarlem en Hilversum. De kruising van de N201 en N231 is grotendeels gelijkvloers en voorzien van een verkeersregelininstallatie. De verbinding van het zuidwestelijk deel van de Legmeerdijk met het noordwestelijk deel van de Burgemeester Brouwerweg is echter ongelijkvloers. Verkeer dat via de Burgemeester Brouwerweg vanuit het noorden komt rijden kan namelijk het westelijk deel van de Legmeerdijk via een vrije afslag bereiken terwijl het verkeer via de Legmeerdijk vanuit het zuidwesten via een fly-over naar het noordwestelijk deel van Burgemeester Brouwerweg kan rijden. Deze vrije afslag en fly-over zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de marktplaats van Royal FloraHolland.

Ter hoogte van de projectlocatie bestaat de rijweg van de Legmeerdijk uit 6 rijstroken waarbij de rijstroken in tegengestelde richting van elkaar worden gescheiden door een verhoging. Ten zuidoosten van de rijweg ligt een vrijliggend dubbelzijdig fietspad. Het fietspad loopt hier vlak langs een bedrijfskavel waarop momenteel een sierteeltbedrijf (Salomo) is gevestigd. Dit bedrijfskavel is gelegen op het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein De Loeten in Amstelveen. Het bedrijfskavel bevindt zich recht tegenover de projectlocatie. Het bedrijfskavel is via de interne wegenstructuur van bedrijventerrein De Loeten aangesloten op de Legmeerdijk.

De fly-over van de N231 naar de N201 zorgt er voor dat de projectlocatie aan de zuidwest zijde grenst aan een talud. De projectlocatie wordt zo fysiek afgeschermd van de aan de overzijde van de N201 gelegen marktplaats van Royal FloraHolland. De marktplaats bestaat uit meerdere locaties met diverse grootschalige bedrijfsgebouwen. De marktplaats vormt het economisch hart van Greenport Aalsmeer.

In het gebied ten noordwesten en ten noordoosten van de projectlocatie bevinden zich diverse bedrijfskavels en woonpercelen.

De projectlocatie wordt aan de noord(west)zijde begrensd door een zijarm van de watergang langs de N201. Aan de overzijde van deze zijarm bevindt zich momenteel een sierteeltbedrijf (Marginpar). Het parkeren en de expeditie van dit bedrijf vindt plaats aan de zuidoostzijde van de bedrijfsbebouwing, aan de zijde van de projectlocatie. Het bedrijf is bereikbaar via een bedrijfsstraat waarvan een mandelige inrit zich tussen de percelen Legmeerdijk 281 en 283 bevindt. De bedrijfsstraat is aan de noordzijde via de Thailandlaan aangesloten op de gebiedsontsluitingsweg Japanlaan. Ter plaatse van de inrit van de bedrijfsstraat vanaf de Legmeerdijk geldt eenrichtingsverkeer en een vrachtwagenverbod. Bezoekers en personeel van het sierteeltbedrijf kunnen zodoende gebruik maken van de inrit vanaf de Legmeerdijk maar vrachtverkeer moet via de interne wegenstructuur van de deelgebieden 9 en 10 rijden.

De bedrijfsstraat voert ook langs een grootschalig bedrijfsverzamelgebouw dat centraal in deelgebied 10 is gelegen. In dit bedrijfsverzamelgebouw zijn aan sierteelt gerelateerde bedrijven (Duif International en Pottery Pots) gevestigd en een verpakkingsbedrijf (Paardekooper). Het bedrijfsverzamelgebouw is bereikbaar via een bedrijfsstraat vanaf de Japanlaan. Parkeren vindt plaats op eigen terrein, aan de oost- en zuidzijde. Ook zijn er aan de oostkant enkele inhammen in het bedrijfsverzamelgebouw voor expeditie. Het terrein waarop het bedrijfsverzamelgebouw zich bevindt is aan de zuidkant afsluitbaar door middel van een hek.

Tenslotte bevinden zich langs de Legmeerdijk meerdere woonpercelen, welke tezamen een woonlint aan weerszijden van de Legmeerdijk vormen. Dit woonlint aan weerszijden van de Legmeerdijk eindigt ten zuidoosten van de projectlocatie, bij de woonpercelen Legmeerdijk 287 (noordelijk woonlint) en Legmeerdijk 282 (zuidelijk woonlint). Op de woonpercelen, welke voorheen vaak bij het toenmalige achtergelegen kassengebied behoorden, staan vrijstaande woonpercelen van één tot twee bouwlagen met een kap. De ten noordoosten van de projectlocatie gelegen woonpercelen Legmeerdijk 281 t/m 287 zijn bereikbaar via de tussen 281 en 283 gelegen inrit van de bedrijfsstraat. De andere woonpercelen langs de Legmeerdijk hebben een eigen in/uitrit op de Legmeerdijk.

De woonpercelen Legmeerdijk 285 en 287 worden door Ruigrok gebruikt voor het huisvesten van arbeidsmigranten. Ruigrok heeft overigens de wens om de bestemming van die woonpercelen in de toekomst ook te verruimen met een logiesfunctie.

3.3 Geschiktheid herontwikkeling

De voorgenomen activiteiten zijn passend in de omgeving aangezien de projectlocatie is gelegen in een gebied dat onderdeel uitmaakt van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Vanwege de ligging binnen Greenport Aalsmeer (nabij de bedrijven waar een groot deel van de gasten werken) en de aanwezige infrastructuur is het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer geschikt voor het realiseren van tijdelijke verblijfsvoorzieningen voor arbeidsmigranten. Het kenmerk van een logiesvoorziening voor arbeidsmigranten is dat er rondom de shifts verkeersbewegingen ontstaan terwijl het de rest van de dag relatief rustig is. De projectlocatie bevindt zich aan de provinciale wegen Legmeerdijk en Burgemeester Brouwerweg en nabij de gebiedsontsluitingsweg Japanlaan. Verkeer van en naar de projectlocatie zal vanwege de ligging aan de Legmeerdijk en de ligging bij de Japanlaan niet via woonwijken of polderwegen met aangrenzende woningen rijden. Het realiseren van logiesvoorzieningen heeft ook geen nadelige gevolgen voor het functioneren van het bedrijventerrein, aangezien de arbeidsmigranten deels werkzaam zullen zijn op het bedrijventerrein en het geen geluidsgevoelige functie betreft. De logiesvoorziening is verder in de nabijheid van de woonwijken Hornmeer en Oosteinde met diverse winkelvoorzieningen gelegen. Overlast voor omwonenden is niet te verwachten aangezien parkeren op eigen terrein plaatsvindt en gemotoriseerd verkeer van en naar de locatie dus met name via de Legmeerdijk en Japanlaan rijdt (en niet via de omliggende polderwegen).

Ten behoeve van de herontwikkeling hoeft de bodem van de projectlocatie niet te worden gesaneerd aangezien de bodem al geschikt is voor het beoogde ontwikkeling. Uit het bodemonderzoek (Arcadis, 24 april 2017) blijken er enkele verontreinigingen in de bodem zitten. Er is geen asbest in de bodem aangetroffen. De gevonden gehalten aan verontreinigingen in de bodem vormen in milieuhygiënische zin echter geen belemmering voor de beoogde arbeidsmigranten logies in het plangebied. Wel moet rekening worden gehouden dat eventueel vrijkomende grond niet vrij toepasbaar is. De van toepassing zijnde normen inzake milieukwaliteit die bij communautaire wetgeving zijn vastgesteld (o.m. luchtkwaliteit, geluid en (indirect) fauna en flora) worden niet overschreden. In paragraaf 4 wordt nader toegelicht dat voldaan wordt aan de Nederlandse (en als gevolg daarvan ook aan de communautaire) wetgeving ter zake.

Tevens blijkt uit de NGE-Risicokaart Aalsmeer dat het plangebied zich op onverdacht grond bevindt wat betreft Niet Gesprongen Explosieven. Geconcludeerd kan worden dat het plangebied geschikt is voor de beoogde bestemming.

4 Kenmerken van het potentiële effect

In hoofdstuk 3 is al kort toegelicht dat de functiewijziging van de projectlocatie (en ook daarbuiten) niet tot relevante milieuhinder leidt voor de omgeving. In dit hoofdstuk wordt nog een aantal milieueffecten toegelicht.

4.1 Verkeer

Het plangebied zal ontsloten worden aan de Legmeerdijk via een bestaande verharde weg. Bij de berekening in tabel 3 is uitgegaan van 'kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)' in weinig stedelijk gebied in de 'rest bebouwde kom'.

Ontwikkeling	CROW aansluiting	aantal kamers	verkeersgeneratie per kamer	totaal
Huisvesting arbeidsmigranten	kamerverhuur, zelfstandig	80	1,8	144

Tabel 3: Verrekening verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling.

Conform de CROW-publicatie zal de realisatie van de huisvesting voor arbeidsmigranten circa 144 voertuigbewegingen per etmaal genereren (zie tabel 3). Voor de maatgevende locaties binnen Green Park (waaronder de Legmeerdijk) is sprake van een goede verkeersafwikkeling. De huidige verkeersinfrastructuur van Green Park Aalsmeer heeft voldoende capaciteit om de verkeersbewegingen als gevolg van het project af te wikkelen. Er zijn derhalve geen nadelige gevolgen met betrekking tot de verkeersafwikkeling.

4.2 Parkeren

Voor het aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van een parkeernorm van 0,33 parkeerplaatsen per slaapplek. Deze parkeernorm is gebaseerd op een eerder advies van Spark met betrekking tot de parkeerbehoefte bij een migrantenvoorziening (zie bijlage). In dat advies is op basis van referenties geconstateerd dat een parkeernorm van 0,33 parkeerplaatsen per slaapplek nodig is, welke op basis van een beredeneerde inschatting is verhoogd naar 0,33 parkeerplaatsen per slaapplek.

Het te ontwikkelen project zal over voldoende parkeerplaatsen beschikken. In totaal worden 53 parkeerplaatsen gerealiseerd voor 160 slaapplekken. Op het terrein bij de woonunits worden 24 parkeerplaatsen gerealiseerd, op het terrein rondom de Legmeerdijk 287 worden 21 parkeerplaatsen gerealiseerd. De overige 8 parkeerplaatsen worden op het terrein bij Legmeerdijk 285 gerealiseerd, welke tevens eigendom is van de initiatiefnemer. Daarnaast wordt met de beoogde plannen voorzien in een opstelplaats voor het stallen van fietsen.

Gelet op het voorgaande is de verwachting dat een logiesvoorziening met een parkeercapaciteit van 53 parkeerplaatsen niet tot parkeeroverlast leidt. De tijdelijke arbeidsmigranten die momenteel via Ruigrok Productie werkzaam zijn reizen bovendien veelal met een touringcar van en naar Nederland en worden, afhankelijk van de reisafstand, veelal via busjes van hun tijdelijke verblijfplaats naar werk gebracht (en

visa versa). Voor de korte afstanden (minder dan 5 kilometer) zullen werknemers gebruik maken van fietsen om naar werk te komen. Daardoor is het aantal auto's van tijdelijke arbeidsmigranten die bij Ruigrok Productie werkzaam zijn in de praktijk laag.

4.3 Geluid

Een logiesvoorziening is geen geluidsgevoelige bestemming tenzij ook verblijf langer dan 6 maanden wordt aangeboden. Aangezien de logiesvoorziening uitsluitend kortdurend verblijf zal aanbieden (maximaal 6 maanden) is er geen sprake van een geluidsgevoelige bestemming als bedoeld in de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en/of industrielawaai is niet aan de orde.

Desondanks dient er sprake te zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de beoogde woonunits.

Met betrekking tot het wegverkeer is in de omgeving van de logiesvoorziening een aantal relevante wegen aanwezig. Het gaat daarbij om de N201 en de N231. Uit de gemeentelijk geluidsbelastingenkaart 2016 blijkt dat de gebouwen van de logies voorzieningen zich grotendeels in de zone bevindt met een geluidsbelasting van 60-64 dB en voor een klein gedeelte in de zone met een belasting van 65-69 dB. De geluidsbelasting in de nacht is volgens die geluidsbelastingenkaart lager, namelijk 55 tot 59 dB. Omdat er sprake is van tijdelijk verblijf is een dergelijke geluidsbelasting aanvaardbaar. Tevens zullen de woonunits voorzien zijn van dubbelglas en voldoen aan het Bouwbesluit 2012.

Geluid ter plaatse van de logiesvoorzieningen

Via het bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS) is informatie beschikbaar over de geluidsbelasting vanwege vliegverkeer op en specifieke locatie. Het gaat hierbij om het jaargemiddelde geluidsbelasting gedurende de dag en gedurende de nacht die hoort bij de in het voorgaande gebruiksjaar gerealiseerde vliegoperatie. Volgens de gegevens van het BAS lag de jaargemiddelde-belasting in 2018 rond de 61 dB(A) Lden en rond de 42 dB(A) Lnight. De geluidsbelasting overdag ligt iets boven de grens van 58 dB waarop het Luchthavenindielingsbesluit (LIB) 4 gebied is gebaseerd en waarbinnen vanwege de geluidsbelasting beperkingen voor geluidsgevoelige gebouwen zijn opgelegd. Voor de berekening van het aantal ernstige slaapgestoorden rond Schiphol wordt uitgegaan van de 40 dB(A) Lnight contour.

De geluidsbelasting vanwege vliegverkeer Schiphol is ter plaatse van de projectlocatie aan de hoge kant, maar doordat de verblijfsduur van de arbeidsmigranten maximaal 6 maanden bedraagt, is slechts sprake van een tijdelijk verblijf. Zoals ook is gesteld in de Nota van Toelichting van het LIB zullen de gezondheidseffecten daardoor minimaal blijven. Ten aanzien van de geluidsbelasting overdag geldt bovendien nog dat de arbeidsmigranten op doordeweekse dagen overdag grotendeels niet aanwezig zijn. De geluidsbelasting vanwege het vliegverkeer Schiphol wordt zodoende aanvaardbaar geacht.

Geluid voor de omgeving

De logiesvoorziening zal 80 woonunits bevatten. Uit paragraaf 5.10.1 blijkt dat het project circa 144 verkeersbewegingen per dag tot gevolg heeft. Als gevolg van deze verkeersbewegingen zullen er circa 72 verkeersbewegingen per dag bij de woningen langs de Legmeerdijk plaatsvinden doordat minimaal de helft van het totale verkeer via de bedrijfsstraat ten noorden van de projectlocatie zal rijden (aangezien bij de bestaande inrit tussen Legmeerdijk 281 en 283 sprake is van eenrichtingsverkeer waardoor alleen aankomend verkeer via deze inrit kan rijden). Een dergelijke toename is zodanig dat een relevante toename van verkeerslawaai voor de omgeving (Legmeerdijk 281-287) niet te verwachten is.

4.4 Luchtkwaliteit

Met gebruik van NIBM-tool is een worst-case berekening gemaakt voor de bijdrage van extra verkeer als gevolg van het project met huisvesting van maximaal 160 personen op de luchtkwaliteit. Uit deze berekening blijkt dat het realiseren van huisvesting voor maximaal 160 personen 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De beoogde ontwikkeling heeft daarmee geen gevolgen voor de luchtkwaliteit ter plaatse.

Tevens is in het kader van een goede ruimtelijke ordening met behulp van NSL-Monitoring gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom de projectlocatie. Uit de achtergrondconcentraties van 2017 voor fijnstof (PM 10, PM 2,5) en stikstofdioxide (NO₂) blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse ruim voldoende is. Ter plaatse van de projectlocatie gelden de volgende concentratiewaarden: 27,6 µg/m³ NO₂, 17,8 µg/m³ PM10 en 10,5 µg/m³ PM2,5 (rekenpunt 15842524). Deze concentraties overschrijden de grenswaarden niet. De luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

Aan de overkant van de Legmeerdijk op een afstand van ruim 100 m is een aardgasleiding NEN 3650 leiding gelegen. Ter plaatse van het plangebied is er geen sprake van een PR 10⁻⁶-contour tevens valt de ontwikkeling niet binnen de PR 10⁻⁷ en PR 10⁻⁸ contour. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de realisatie van het plan. Wel dient er ingegaan te worden op het groepsrisico. Voor het ten zuiden gelegen plan 'Legmeerdijk 289-291' is reeds een berekening uitgevoerd voor het groepsrisico. Voor deze planontwikkeling, met 250 slaapplekken, is de berekende frequentie meer dan 400 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico blijft met deze planontwikkeling gelijk aan de huidige situatie 2,3 10⁻³. Gezien de beoogde ontwikkeling 160 slaapplekken betreft en een grotere afstand heeft tot de gasleiding, kan er redelijkerwijs worden aangenomen dat er niet wordt afgeweken van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Deze kwalitatieve onderbouwing wordt ondersteunt door AVIV (risicoanalisten externe veiligheid en risicobeleid). Bij de indeling van het terrein en het gebouw is rekening gehouden met de situering en zijn er vluchtroutes van de risicobron af.

Op een afstand van circa 360 m van het plangebied bevindt zich een gasdrukregel- en meetstation. Voor de risicovolle inrichting geldt een risicoafstand van 0 m (PR 10⁻⁶). Tevens valt de ontwikkeling buiten het invloedsgebied en zijn er geen gevolgen voor het groepsrisico. Daarmee vormt deze risicovolle inrichting geen belemmering ten aanzien van de voorgenomen plannen.

Er kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de externe veiligheid ter plaatse. Het plaatsgebonden risico van risicovolle inrichtingen in de nabijheid van het plangebied vormt geen belemmering en er wordt niet afgeweken van de oriëntatie waarde voor het groepsrisico.

4.6 Water

Het project voldoet aan de eisen die worden gesteld ten aanzien van de waterberging op het perceel. Het hemelwater zal naar de nabijgelegen sloot worden afgevoerd.

Het te realiseren tijdelijke bouwplan maakt geen functies mogelijk die tot verslechtering van de waterkwaliteit van het oppervlaktewater en/of grondwater leiden. Tevens blijft een groot gedeelte van het plangebied onverhard.

De vuilwaterriolering zal worden aangesloten op het gemeenteriool.

4.7 Bodem

In paragraaf 3.3 is reeds ingegaan op de geschiktheid van de bodem voor de beoogde ontwikkeling. De kwaliteit van de bodem is voldoende voor de beoogde ontwikkeling. Daarnaast dient beschreven te worden wat de gevolgen van de ontwikkeling zullen zijn voor de bodemkwaliteit. Met de beoogde ontwikkeling zullen er niet tot nauwelijks bodemingrepen plaatsvinden. Dit heeft te maken met de ontwikkeling waarbij enkel tijdelijke units geplaatst zullen worden waarbij geen sprake zal zijn van graafwerkzaamheden. Wanneer het toch nodig blijkt te zijn om grond te verplaatsen/verwijderen zal er rekening mee worden gehouden dat de vrijkomende grond niet vrij toepasbaar is.

Gezien de ontwikkeling betrekking heeft op tijdelijke woningen voor arbeidsmigranten zullen de gronden van het plangebied slechts gebruikt worden ten behoeve van wonen, er is geen sprake van verontreiniging door gerelateerde activiteiten. De bodemkwaliteit zal met de beoogde ontwikkeling niet verslechteren en daarmee geschikt blijven voor wonen.

4.8 Ecologie

Het plangebied is niet gelegen op korte afstand van een Natura 2000-gebied en valt ook niet binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De kortste afstand tot een gebied van het NNN is ruim 2,6 km. Wat betreft gebiedsbescherming zijn er dan ook geen planologische belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

De beoogde ontwikkeling vindt plaats op een locatie waar momenteel geen bebouwing aanwezig is. Het gaat om een braakliggend terrein voorzien van een kort gemaaid grasland. Gezien de huidige situatie van de projectlocatie en de ligging aan twee provinciale wegen kan er redelijkerwijs worden aangenomen dat er geen beschermde diersoorten in het gebied aanwezig zijn.

Uit het voorgaande volgt dat het project geen nadelige gevolgen heeft voor beschermde soorten en daarmee voldoet aan de Wet natuurbescherming. Een aanvullend onderzoek is niet nodig.

4.9 Cultuurhistorie

Ter plaatse van de projectlocatie of in de omgeving daarvan zijn geen cultuurhistorische waarden van toepassing.

5 Conclusie

Op basis van deze aanmeldingsnotitie zijn de volgende conclusies naar voren gekomen:

- het plan voldoet aan de op dit moment geldende wet- en regelgeving ten aanzien van alle relevante milieukundige aspecten en de ruimtelijke ordening;
- de voorgenomen uitbreiding levert geen significante gevolgen voor de in de nabijheid van de inrichting gelegen beschermde of kwetsbare gebieden;
- er zijn in de invloedssfeer van het project ten opzichte van de andere in de aanmeldingsnotitie genoemde gebieden geen verdere bijzondere omstandigheden.

Toetsing van het plan aan de criteria voor de m.e.r.-beoordelingsnotitie leidt tot de conclusie dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Het opstellen van een m.e.r.(-beoordeling) zal hier geen verandering in brengen en is niet noodzakelijk.