

ONTWERP STRUCTUURVISIE

GREEN PARK AALSMEER

Inclusief Royal FloraHolland

Staat van Wijzigingen

Schriftsteller	:	gemeente Aalsmeer
Projectcode	:	211x05665
Versie	:	3.0
Datum	:	7 juli 2016, vastgesteld door de raad

Inhoud

HOOFDSTUK I	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doelstelling van de structuurvisie	5
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	6
1.3	Relatie met de omgeving	6
HOOFDSTUK II	Beleidskader	7
2.1	Rijksbeleid	7
2.2	Provinciaal beleid	7
2.3	Regionaal beleid	7
2.4	Beleid van de waterbeheerder	7
HOOFDSTUK III	Wettelijke randvoorwaarden	8
3.1	Bodemkwaliteit	8
3.2	Archeologische verwachtingen	8
3.3	Cultuurhistorie	8
3.4	Externe veiligheid	8
3.5	Luchthavenindelingbesluit	8
3.6	Geluid	8
3.7	Luchtkwaliteit	8
3.8	Ecologie	8
HOOFDSTUK IV	Infrastructuur	9
4.1	Verkeer	9
4.2	Kabels en leidingen	9
HOOFDSTUK V	Functionele structuur	10
5.1	Omgeving	10
5.2	Wonen	10
5.3	Bedrijvigheid	10
5.4	Groen- en waterstructuur	20

HOOFDSTUK VI	Planologie	11
6.1	Vastgestelde bestemmingsplannen	11
6.2	Gerealiseerde bestemmingen	13
6.3	Nieuw gemeentelijk beleid	13
HOOFDSTUK VII	SWOT analyse	14
	[Nieuw hoofdstuk]	
7.1	Strengths	14
7.2	Weaknesses	14
7.3	Opportunities	15
7.4	Threats	15
HOOFDSTUK VIII	Planvisie	17
8.1	Ruimtelijke visie	17
8.2	Programma	18
8.3	Ruimtelijke casco	20
8.4	Profilering deelgebieden	23
8.5	Normatieve uitgangspunten	24
HOOFDSTUK IX	Realisatieparagraaf	27
9.1	Bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten	27
9.2	Exploitatie	27
9.3	Fasering	27
9.4	Locatie-eisen	27
9.5	Maatschappelijke betrokkenheid	27

Bijlagen:

BIJLAGE 1: Planverbeelding structuurvisie Green Park Aalsmeer

BIJLAGE 2: Nota van Beantwoording

Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling van de structuurvisie

1.1.1 Aanleiding

De structuurvisie Green Park Aalsmeer (2011) is tot stand gekomen vanuit de beleidsmatige doelstelling om het gebied tot ontwikkeling te brengen als een bedrijventerrein dat hoofdzakelijk is gericht op sierteelt gerelateerde- en lokale bedrijven. Door veranderde (markt)omstandigheden is gebleken dat de visie en de daaruit voortvloeiende planologische regelingen niet meer goed aansluiten op de behoeften van de bedrijven die in de regio een vestigingsplaats zoeken.

Het concept van Green Park Aalsmeer is rond de eeuwwisseling bedacht. De gedachte was in die tijd om een verouderd kassengebied te transformeren in een werkomgeving die de forse ruimtevraag van de Greenport Aalsmeer kon accommoderen. De veiling Royal FloraHolland had destijds een stevige groeiprognoze en de schaarse ruimte rondom de veiling moest veilig gesteld worden voor deze economische functie.

Sinds de economische crisis vanaf 2008 zijn de omstandigheden gewijzigd. Er is minder sprake van schaarse ruimte rondom de veiling die voor veilinggerelateerde bedrijvigheid gereserveerd moet blijven. De structuurvisie voor Green Park Aalsmeer dient dan ook (mede) te worden herzien omdat er de afgelopen jaren een andere marktvaart is ontstaan.

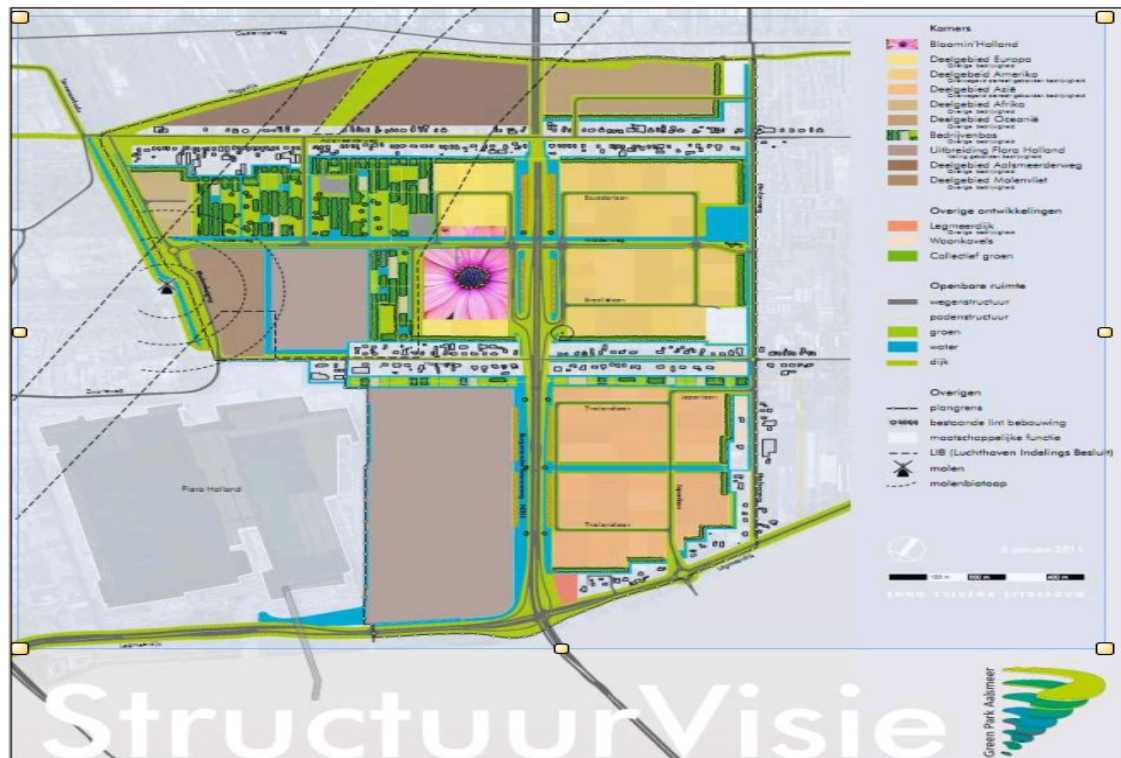
1.1.2 Doelstelling

De sierteeltsector is sterk aan wijzigingen onderhevig. Het inzicht is ontstaan dat de ruimtebehoefte van de veiling en van bedrijvigheid gerelateerd aan de veiling, zoals de groothandel, is veranderd. Er is nog steeds ruimte nodig voor nieuwbouw, maar veelal betreft dit een vervangingsvraag. De berekening van de ruimtebehoefte die was gebaseerd op de theorie van de 'schillen' rondom de veiling (kerngebied, 1e schil en 2e schil) is achterhaald. Voor Green Park Aalsmeer en Royal FloraHolland betekent dit onder meer dat een groter deel van het uitgeefbaar terrein zal worden benut door bedrijven die niet in de sierteeltsector actief zijn.

Naast de beperkte groei van sierteeltbedrijven zijn er andere economische functies die ruimte vragen, zoals logistiek, Home, Gift & Garden, Food, Toerisme ((Floriworld) arbeidsmigrantenlogies, brandstoffenverkooppunt, hotels en Schipholparkeren. De structuurvisie is het geëigende instrument om de verschillende ruimtevragerende functies in het gebied een plaats te geven.

De wijzigingen in de marktvaart leiden ook tot een andere ruimtebehoefte en een andere inrichting van de gronden. Daarbij moet o.a. worden gedacht aan de gewenste omvang van de bedrijfskavels, de eventuele mogelijkheid van bedrijfswoningen, en de stedenbouwkundige voorschriften voor nieuwbouw (bouwbeperkingen).

Het gebied zal zich niet alleen geschikt, maar ook aantrekkelijk moeten maken voor de vestiging van andersoortige bedrijven. De ruimtelijke visie zal erop moeten toezien dat het gebied zich ook daadwerkelijk kan 'verkoop' aan de juiste doelgroepen in het bedrijvenssegment. Hier ligt dus een belangrijke taak voor de branding en positionering van het gebied.



Figuur 1.1 Kaart structuurvisie Green Park Aalsmeer (2011)

Wat niet zal veranderen is de combinatie van bedrijvigheid enerzijds en de kwalitatieve ambities anderzijds. Green Park Aalsmeer zal zijn groene identiteit behouden evenals de bedachte waterstructuur.

De nieuwe structuurvisie Green Park Aalsmeer is in nauwe samenwerking met verschillende partijen tot stand gekomen. Uiteraard is Green Park Aalsmeer Gebiedsontwikkeling BV zeer nauw betrokken geweest bij de uitwerking van deze nieuwe structuurvisie. Daarnaast zijn belangrijke bijdragen geleverd door Schiphol Area Development Company (SADC) inzake logistiek, hotels en parkeren, door Royal FloraHolland inzake hun marktplaats, door KCAP inzake Green Square en door Stedenbouwkundig Bureau Enno Zuidema en HNS landschapsarchitecten inzake de vormgeving van bebouwde en openbare gebieden. Bovendien is met verschillende ondernemers gesproken over de invulling van onderdelen van de visie.

1.1.3 Werking van de structuurvisie

De structuurvisie Green Park Aalsmeer (2011) is aangemerkt als een structuurvisie als bedoeld in Wet ruimtelijke ordening, en vormt daarmee het strategische document bij uitstek en een leidraad voor nieuw op te stellen bestemmingsplannen.

De afgelopen jaren is een deel van de structuurvisie uitgewerkt in nieuwe bestemmingsplannen. Voor zover de geactualiseerde structuurvisie afwijkt van de reeds vastgestelde bestemmingsplannen, fungeert de nieuwe structuurvisie als ruimtelijke beleidskader om in voorkomende gevallen af te wijken van deze bestemmingsplannen.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied van de structuurvisie Green Park Aalsmeer is op een aantal punten gewijzigd. Het deelgebied (1) dat is gelegen tussen de Hogedijk en de Aalsmeerderweg, en ten westen van de N201, is buiten het plangebied gebracht. Dit gebied is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk Gebied Oost, zoals vastgesteld door de raad op 4 december 2014. In het kader van de gebiedsontwikkeling Green Park Aalsmeer worden hier geen ontwikkelingen voorzien.

Het centrumgebied van Royal FloraHolland is aan het plangebied toegevoegd. Dit gebied maakt weliswaar geen direct onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling van Green Park Aalsmeer, maar er bestaat wel een grote functionele samenhang met deze gebiedsontwikkeling. Daar komt bij dat het bestemmingsplan N201-zone dat thans voor het centrumgebied van kracht is, voor 5 december 2017 moet zijn herzien. De structuurvisie zal hiervoor als leidraad dienen. Omdat de toekomstige plannen voor het centrumgebied nog niet zijn uitgekristalliseerd, is dit gebied in de structuurvisie opgenomen als een nader uit te werken deelgebied.

1.3 Relatie met de omgeving

[Ongewijzigd]

Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

[Ongewijzigd]

2.2 Provinciaal beleid

De provincie Noord-Holland heeft in het coalitieakkoord uit 2015 “Ruimte voor groei” ten aanzien van economie en werkgelegenheid veel ambities. Specifiek voor Green Park Aalsmeer en het Royal FloraHolland veilingterrein geldt:

- Internationale ontwikkelingen en bedrijvigheid;
- Greenport, Schiphol en Haven als mainports;;
- Amsterdam Economic Board, inclusief Amsterdam logistics board;
- Onderzoek mogelijkheden grootschalige parkeervoorzieningen (voor reizigers en vrachtvervoer) in de nabijheid van Schiphol;
- Regie op regionale uitwerking behoefte aan bedrijventerreinen en kantorenlocaties via Plabeka.

2.3 Regionaal beleid

Plabeka: actualisatie 2016

Op initiatief van het bestuurlijk overleg (BO) PRES wordt in 2016 de uitvoeringsstrategie Plabeka geactualiseerd. De huidige uitvoeringsstrategie is in 2011 vastgesteld en sindsdien is er veel veranderd. Dat geeft aanleiding tot actualisatie.

Relatie Green Park Aalsmeer, Royal FloraHolland terrein en Plabeka

Zowel Green Park Aalsmeer als het terrein Royal FloraHolland (exclusief het karrenterrein) zijn opgenomen in het aanbod van bedrijventerreinen in de Plabeka uitvoeringsstrategie 2011. Voor het actualiseren van de uitvoeringsstrategie blijft het belangrijk dat er een juist en gedifferentieerd aanbod van vestigingslocaties is. Er moet een scherper kwalitatief inzicht komen in de vraag

- Gezien de kansen voor de logistieke Westas, i.c.m. de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV), bedienen Green Park Aalsmeer en Royal FloraHolland een specifieke doelgroep in de MRA waarvan de markt bevestigt dat er vraag is naar deze bedrijventerreinen in deze regio.

De nieuwe uitvoeringsstrategie van Plabeka zet in op nieuwe impulsen: dichter op de markt(informatie), sneller en wendbaarder en in het verlengde van de MRA agenda (zie volgend kopje):

- Uit gespreken met marktpartijen en geïnteresseerde kandidaten blijkt er een specifieke vraag te zijn naar grote kavels (vanaf 5 hectare). Het huidige regionale aanbod in de Amstelland-Meerlandenregio sluit niet aan bij deze vraag. Het Royal FloraHolland terrein kan aan deze specifieke marktvraag wel een invulling geven.

Transformatie van gebouwen en gebieden worden belangrijkere onderdelen in de nieuwe uitvoeringsstrategie Plabeka.

- Door een transitie van de sierteeltsector van productie naar handel, logistiek en veredeling dient het veilingterrein Flora Holland getransformeerd te worden. Met de transformatie willen Royal FloraHolland en gemeente Aalsmeer direct inspelen op de marktontwikkelingen zoals OLV, logistieke Westas en circulaire economie.

Relatie Green Park Aalsmeer, Royal FloraHolland terrein en MRA Agenda

De in ontwikkeling zijnde ruimtelijk economische agenda MRA heeft tot doel om de MRA neer te zetten als een krachtige economische eenheid, die de internationale concurrentie aan kan en waarmee andere regio's willen samenwerken. Deze MRA agenda zet in op negen prioriteiten en ontwikkelingsrichtingen voor de korte en middellange termijn. De (her)ontwikkeling van Green Park Aalsmeer en Royal FloraHolland zijn specifiek relevant voor twee prioriteiten:

- Gezamenlijke en radicale aanpak van leegstand door transformatie van vastgoed en gebieden die niet meer aansluiten op de vraag;
- Het verzilveren van de grote investeringen in spoor, weg, metro en hoogwaardige tram en bus, zowel op ruimtelijk als economisch terrein. Dit betreft o.a. de OLV.

De drie ontwikkelingsrichtingen waaraan Green Park Aalsmeer en Royal FloraHolland specifiek een bijdrage leveren zijn:

- Ruimte geven aan wonen en werken: herstructureren en herbestemmen vrijkomende gronden door sanering kassengebied;
- Beter benutten van grondstoffen en energiebronnen: waaronder circulaire economie en de bijbehorende beschikbaarheid aan locaties, zoals concreet de Westas inclusief ontwikkeling ruimtelijke strategie.
- Beter verbinden: uitvoeren van bereikbaarheidsprogramma's en verbeteren landzijde (ov) bereikbaarheid luchthavens.

2.4 Beleid van de waterbeheerder

[Ongewijzigd]

HOOFDSTUK III

Wettelijke randvoorwaarden

3.1 Bodemkwaliteit

[Ongewijzigd]

3.2 Archeologische verwachtingen

[Ongewijzigd]

3.3 Cultuurhistorie

[Ongewijzigd]

3.4 Externe veiligheid

[Ongewijzigd]

3.5 Luchthavenindelingsbesluit

[Ongewijzigd]

3.6 Geluid

[Ongewijzigd]

3.7 Luchtkwaliteit

[Ongewijzigd]

3.8 Ecologie

[Ongewijzigd]

3.9 Milieueffectrapportage

Onderzocht wordt in het kader van de op te stellen bestemmingsplannen of dit herijkt moet worden met betrekking tot de ingevoerde Natura 2000.

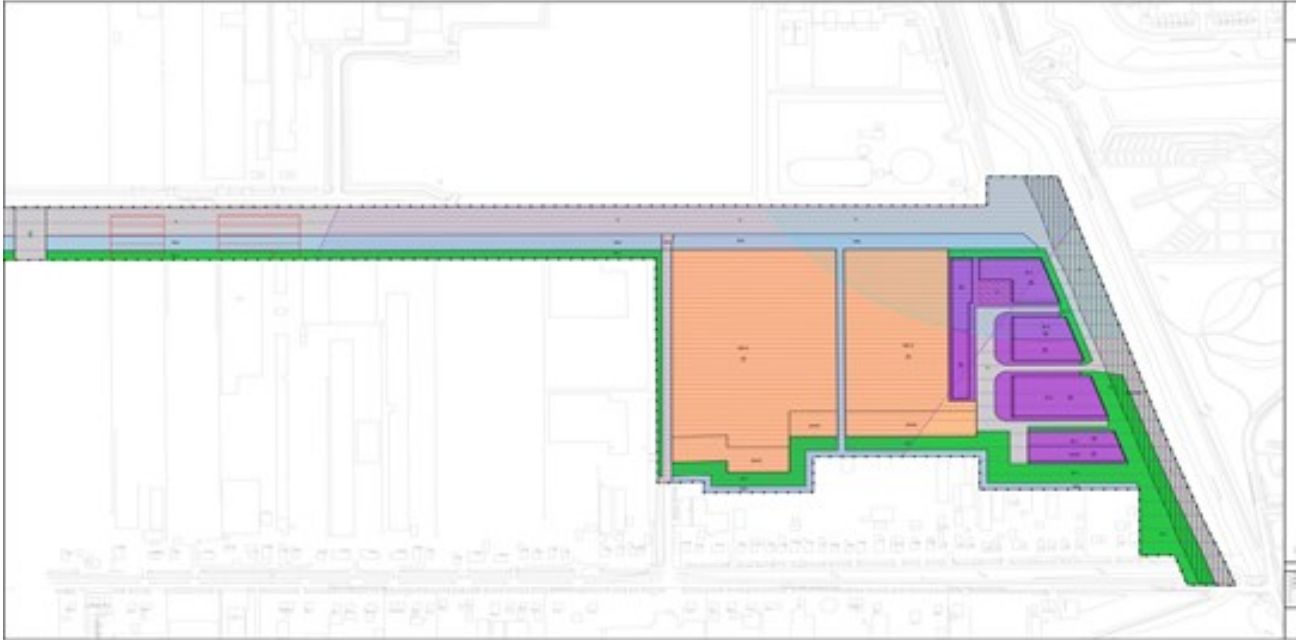
Infrastructuur

4.1 Verkeer

De Middenweg is voor Green Park Aalsmeer nu al belangrijk en zal na de reconstructie de levensader zijn. De Middenweg is een gebiedsontsluitingsweg die niet alleen Green Park Aalsmeer op de N201 ontsluit, maar ook de woonkernen Oosteinde en Aalsmeer. Het nu op een fietsbrug doodlopende deel van de Middenweg ten oosten van de N201 zal als eerste worden aangepakt. Het westelijke deel volgt kort daarna en zal via de Molenvlietweg een nieuwe aansluiting op de Aalsmeerderweg krijgen en aansluiten op de lokale hoofdstructuur via de Nieuwe Aalsmeerderlaan. Daarmee wordt de Middenweg een zogenaamde in-prikker op de regionale hoofdstructuur conform het RVVP van de stadsregio Amsterdam.



Figuur 4.1a Middenweg Oost



Figuur 4.1b Middenweg West

Na de omlegging van de N201 heeft de provincie Noord-Holland onderzoek gedaan naar de aansluitingen op de regionale structuur. In samenspraak met de omgeving is geconcludeerd dat het noodzakelijk is om aan de N231 (Legmeerdijk) verschillende maatregelen te treffen die zowel de afwikkelcapaciteit als de gemiddelde rijksnelheid ten goede komen. In de zuidelijke richting betekent dit vooral tot aan de woonkern Kudelstaart een uitbreiding van de capaciteit van het netwerk. In de noordelijke richting ligt de nadruk eerder op vormgeving van het tracé en verbetering van de verkeersveiligheid. Ter ontlasting van het kruispunt van Royal FloraHolland met de Legmeerdijk (N231) is bij de verder ontwikkeling van het gebied FloraHolland Oost de OLV in voorbereiding genomen, waarover bij de betrokken partijen en financiers draagvlak bestaat.

4.2 Kabels en leidingen

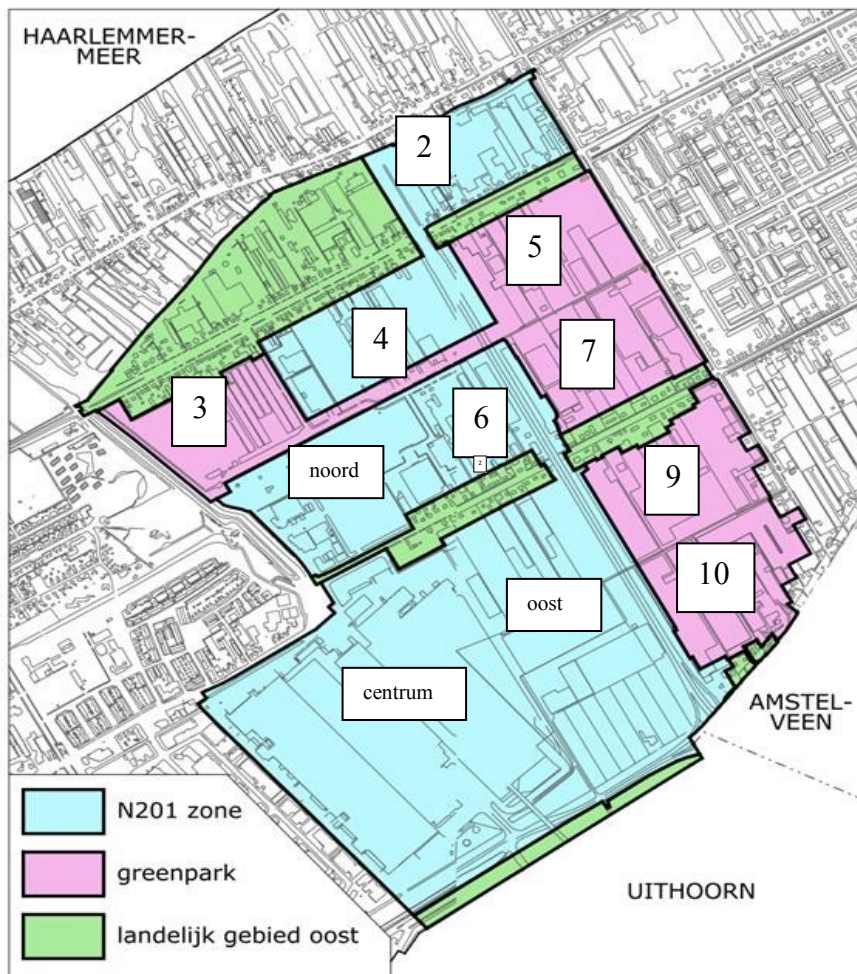
[Ongewijzigd]

Planologie [NIEUW HOOFDSTUK]

6.1 Vastgestelde bestemmingsplannen

Voor het gebied van Green Park Aalsmeer en Royal FloraHolland zijn de volgende bestemmingsplannen vastgesteld:

- (1^e herziening) Bestemmingsplan N201-zone onherroepelijk van kracht geworden op 5 december 2007.
- “Green Park Aalsmeer, Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7”
Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van Aalsmeer op 3 november 2011 en onherroepelijk van kracht geworden op 17 december 2011.
- “Green Park Aalsmeer, deelgebieden 9 en 10”
Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van Aalsmeer op 24 november 2011.
- Bestemmingsplan Landelijk Gebied is in 2014 vastgesteld maar betreffen hoofdzakelijk de woonlinten



Het bestemmingsplan voor de deelgebieden 9 en 10 is op 31 oktober 2012 bij uitspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State gedeeltelijk vernietigd. Het betreft de volgende rood omlijnde onderdelen van de planverbeelding.



Figuur 6.1 Vernietigde delen bestemmingsplan deelgebied 9 en 10

De vernietigde plandelen hebben betrekking op:

- de bedrijfsgronden aan de Japanlaan die tevens dienen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van het bedrijf Duif's Articles (links boven op de kaart);
- de gronden die dienen als groen-blauwe buffer tussen de bedrijfsgronden en het woonperceel aan de Legmeerdijk 271a (rechts boven op de kaart);
- de gronden die waren bestemd voor de bouw van een arbeidsmigrantenmotel op de hoek van de Legmeerdijk en de N201 (rechts onder op de kaart).

Voor de vernietigde plandelen die zijn gelegen langs de Japanlaan zal een nieuw (postzegel) bestemmingsplan in voorbereiding worden genomen. Daarin worden ook de tussengelegen bedrijfsgronden van "Veldt" meegenomen. Ook het vernietigde plandeel ten behoeve van het arbeidsmigrantenmotel zal worden gerepareerd.

Inwerkingtreding

Het bestemmingsplan voor de deelgebieden 9 en 10, voor zover dat plan in stand is gebleven, is in werking getreden op 31 oktober 2012. Een nieuw exploitatieplan zal voor dit gebied niet worden opgesteld. De vernietigde onderdelen worden separaat op korte termijn in procedure gebracht.

Wettelijke herzieningsplicht

Voor de deelgebieden van Green Park Aalsmeer waarvoor (nog) geen nieuw bestemming is vastgesteld, geldt thans nog het bestemmingsplan "N201-zone", zoals vastgesteld door de raad op 14 februari 2002. Dit bestemmingsplan dient 10 jaar nadat het plan onherroepelijk is geworden (5 december 2007), te worden herzien. Dit betekent dat voor de deelgebieden 2, 4 en 6 van GPA en de terreinen van Royal FloraHolland vóór 5 december

2017 een nieuw bestemmingsplan moeten worden vastgesteld. Het uitgangspunt 2 of 3 nieuw bestemmingsplannen te maken

1.3.2 Exploitatieplannen

In samenhang met de bovengenoemde bestemmingsplannen zijn voor het gebied van Green Park Aalsmeer de volgende exploitatieplannen vastgesteld:

- *“Green Park Aalsmeer, Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7”*
Dit exploitatieplan is vastgesteld door de raad van Aalsmeer op 3 november 2011 en onherroepelijk van kracht geworden op 20 maart 2012. Het plan voorziet in de normen voor het wettelijk kostenverhaal, een fasering en stelt gerichte locatie-eisen.
- *“Green Park Aalsmeer, deelgebieden 9 en 10”*
Dit exploitatieplan is vastgesteld door de raad van Aalsmeer op 24 november 2011. Het plan is op 31 oktober 2012 bij uitspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State geheel en integraal vernietigd.

Doordat de gronden in het plangebied van dit exploitatieplan grotendeels in eigendom zijn gekomen van de gemeente, ontbreekt de noodzaak om het kostenhaal te verzekeren door middel van een exploitatieplan. Met één eigenaar worden afspraken middels een postzegelplan vastgesteld. Verder wordt afgezien van een fasering en het stellen van locatie-eisen, omdat alle overige te ontwikkelen delen in eigendom van de gemeente zijn.

Wettelijke herzieningsplicht

Een exploitatieplan moet elk jaar worden herzien. Wanneer het een 'structurele herziening' betreft zal deze opnieuw voor zienswijzen ter inzage moeten worden gelegd. Vervolgens kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State. Een niet-structurele herziening - die zich hoofdzakelijk beperkt tot het vervangen van geraamde cijfers door daadwerkelijke cijfers - staat niet open voor beroep.

In het gebied van Green Park Aalsmeer is de jaarlijkse herzieningsplicht alleen van toepassing op het exploitatieplan voor de Middenweg en de deelgebieden 3, 5 en 7. Het exploitatieplan voor de deelgebieden 9 en 10 is zoals gezegd vernietigd. Het voornemen is om na de vaststelling van de structuurvisie het exploitatieplan voor Middenweg en de deelgebieden 3, 5 en 7 structureel te herzien. Voor de deelgebieden 2, 4 en 6 zal bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan ook een exploitatieplan vastgesteld moeten worden gezien de huidige eigendommen in deze gebieden.

6.2 Gerealiseerde bestemmingen

PTMD.

In 2008 heeft het eerste bedrijf zich in Green Park Aalsmeer gevestigd aan de Braziliëlaan nabij de kruising van Middenweg en de Machineweg. Hiervoor is een reguliere omgevingsvergunning verleend.

Celieplant

In 2013 is het eerste sierteelt gerelateerde bedrijfsgebouw gerealiseerd aan de Japanlaan in deelgebied 10 van circa 2.5 hectare. De omgevingsvergunning is verleend op basis van een wijzigingsplan vanwege de aanpassing van het bouwvlak op deze locatie.

Met en Co

De vestiging van het taxibedrijf Met en Co aan de Equadorlaan in deelgebied 5 is planologisch mogelijk gemaakt door gebruik te maken van de binnenplanse wijzigingsbevoegdheid van het geldende bestemmingsplan "GPA, Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7". De belangrijkste wijziging betrof het opdelen van het bestaande bouwvlak in twee kleinere bouwvlakken.

Bakkersland

In deelgebied 9 wordt een vestiging van broodbakkerij "Bakkersland" gerealiseerd. Deze grootschalige ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt in afwijking van het geldende bestemmingsplan "GPA, deelgebieden 9 en 10". Het planologische besluit is genomen in 2015 en is onherroepelijk. De afwijkingen hebben betrekking op de omvang van het bouwvlak. De uitoefening van de bakkerij past in het vigerende bestemmingsplan als zijnde een bedrijf dat behoort tot de categorie van "overige bedrijven".

6.3 Nieuw gemeentelijk beleid

Na vaststelling van de structuurvisie Green Park Aalsmeer (2011) zijn de volgende beleidsnota's vastgesteld die relevant zijn en richting geven aan de herziening van de bestaande structuurvisie:

Schiphol Parkeren

De bestendige gedragslijn was om Schipholparkeren uit de gemeente te weren. De opmars van terreinen voor Schipholparkeren geeft aanleiding een heldere beleidslijn inzake Schipholparkeren te formuleren en daarbij ook te overwegen of onder bepaalde omstandigheden Schipholparkeren wellicht toch kan worden toegestaan.

Onveranderd blijft het standpunt dat Schipholparkeren in het grootste deel van Aalsmeer tegen gegaan dient te worden, vanwege de verkeersaantrekkende werking van deze bedrijfsactiviteit. Er is echter door de prijsstelling van het parkeren op Schiphol zelf een structurele behoefte aan Schipholparkeren in de regio. In plaats van deze te weren uit de gehele gemeente, kan beter bekeken worden op welke plekken schipholparkeren wel wenselijk is. Gelet op de criteria voor de ruimtelijke inpasbaarheid van parkeerterreinen is het zoekgebied bepaald waarbinnen de mogelijkheden voor Schipholparkeren nader is onderzocht, mede ook in relatie tot de doelstellingen van het ruimtelijke beleid voor deze gebieden voorgestane ontwikkelingsrichting.

Op basis hiervan is geconcludeerd dat in afwijking van de visie op Green Park Aalsmeer Schipholparkeren in deelgebieden 3 en 4 en, voor zover gelegen in zone 3 van het LIB, in deelgebied 6 toegestaan kan worden. Doorslaggevend daarbij is de directe aansluiting via de Middenweg op het hoofdwegennetwerk richting Schiphol en het besef dat de huidige economische situatie noodzaakt tot het ontwerpen economisch uitvoerbare plannen, waarvan Schipholparkeren in deze gebieden één van de weinige alternatieven is. Vanuit het oogpunt van een doelmatig grondgebruik en vanwege de waarborg van een goede

ontsluiting ligt een versoepeling van het standpunt inzake Schipholparkeren voor deze gebieden daarom in de rede. Wel dienen parkeerterreinen uit het zicht van de openbare weg te worden gerealiseerd en groen te worden ingevuld.

De nieuwe beleidslijn luidt als volgt:

Bedrijfsmatige parkeerterreinen en parkeergebouwen, inhoudende het parkeren ten behoeve van functies die niet ter plaatse aanwezig zijn, worden toegestaan in, uitsluitend:

- deelgebieden 3 en 4 en deelgebied 6:

en voor zover:

- gelegen in zone 3 van het LIB langs de Middenweg,
- niet in de zone langs de N201;
- uit het zicht van de openbare weg;
- groen ingevuld.

Voor de overige delen van de gemeente blijft de inzet om Schipholparkeren te weren.

Korstondig verblijf.

Om veilige, kwalitatief goede huisvesting van arbeidsmigranten te stimuleren en overlast te voorkomen, zijn binnen de gemeente Aalsmeer regels opgesteld. Hierin staat hoe de gemeente omgaat met de huisvesting van arbeidsmigranten en wat de structurele en tijdelijke mogelijkheden voor huisvesting in de gemeente zijn.

Op 14 maart 2013 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer hiertoe de kadernota “Ruimte voor huisvesting tijdelijke arbeidsmigranten” vastgesteld. Op grond van de kadernota zijn er twee vormen van huisvesting voor arbeidsmigranten te onderscheiden. Deze tweedeling is met name terug te voeren op het onderscheid tussen wonen (langdurig verblijf) en logies (relatief kort verblijf). Ruimtelijk vertaalt zich deze tweedeling in:

- Langdurig verblijf/wonen ->
Huisvesting in woningen (waaronder ook kamerverhuur in bestaande woningen)
- Kortdurend verblijf/logies ->
Huisvesting op bedrijventerreinen en op (bestaande) locaties in het buitengebied.

Nieuwe initiatieven voor het realiseren van logiesvoorzieningen in Aalsmeer worden door middel van een bestemmingswijziging/omgevingsvergunning mogelijk gemaakt voor:

- Kleinschalige voorzieningen op de bedrijventerreinen Witteweg, Zwarteweg, Hornmeer en Molenvliet, kleinschalig is maximaal 1500 m², maximaal 5 % van het bedrijfsareaal en maximaal 50 bedden;
- Initiatieven voor middel grote voorzieningen op Green Park Aalsmeer te stimuleren. Middelgroot is 50-100 bedden met beperkt toezicht en zonder aanvullende voorzieningen;
Middelgroot is 100-250 bedden met toezicht en met aanvullende (recreatieve) voorzieningen;
- Initiatieven voor grootschalige voorzieningen (> 200 bedden) in Green Park Aalsmeer op basis van een nieuwe beleidslijn te faciliteren door de gebruiksmogelijkheden te verruimen onder voorwaarde van passende regels;

Op basis van het bovenstaande is de conclusie dat het beleid ten aanzien van de locaties voor arbeidsmigranten niet wezenlijk wordt aangepast, maar dat in Green Park Aalsmeer de accenten worden verlegd. Er wordt niet ingezet op het vullen van één grote locatie, maar

verschillende locaties, die economisch uitvoerbaar blijken worden gefaciliteerd, waarbij het de inschatting is dat 600 tot 1.000 bedden mogelijk zijn. Voor de locaties in Green Park Aalsmeer wordt ook gekeken naar gebruik door andere doelgroepen met een behoefte aan tijdelijk verblijf, zoals bijvoorbeeld studenten.

Greenport Aalsmeer

De structuurvisie Greenport Aalsmeer richt zich vooral op de productiegebieden rond Greenport Aalsmeer. De onderdelen inzake Green Park Aalsmeer en Royal FloraHolland komen in dit document specifiek aan bod.

SWOT analyse [NIEUW HOOFDSTUK]

7.1 Strengths

7.1.1 Geografische ligging

Green Park Aalsmeer en Royal FloraHolland zijn met de komst van de nieuwe N201 goed ontsloten richting A4/A9. Ook richting de A2 is de situatie sterk verbeterd. Green Park Aalsmeer is nu zowel via de afslag ter hoogte van de Middenweg als via de Legmeerdijk (deels) toegankelijk. De N231 is in 2014 bij de hoofdingang van Royal FloraHolland heringericht, omgeklapt en opgewaardeerd.

7.1.2 Nieuwe infrastructuur

Met de komst van de Ongestoorde Logistieke Verbinding zal het terrein Royal FloraHolland Noord en Green Park Aalsmeer nog beter ontsloten worden richting de N201. De centrale ligging in het regionale en nationale wegennetwerk, zorgt dat Green Park Aalsmeer en het terrein van Royal FloraHolland aantrekkelijk zijn voor logistiek georiënteerde bedrijven.

De Middenweg zal middels reconstructie gaan functioneren als regionale inrikker en als verbinding tussen de woonkernen Aalsmeer en Oosteinde.

7.1.3 Projectrealisatie

Inmiddels is een kleine 20 % van Green Park Aalsmeer ingevuld en neemt de belangstelling met een aantrekkende economie toe. Vanwege een actueel planologisch kader kunnen er nog steeds direct kavels aan ondernemers worden aangeboden.

7.1.4 Actueel planologisch kader

Een groot deel van het plangebied van Green Park Aalsmeer kent een actueel planologisch kader dat voorziet in directe bouwtitels. Dit biedt (potentiële) investeerders de zekerheid dat de benodigde omgevingsvergunningen snel en zonder grote juridische risico's kunnen verleend.

Voor de Middenweg en deelgebieden 3, 5, 7, 9 en 10 van GPA zijn de afgelopen jaren nieuwe bestemmingsplannen vastgesteld. Voor de resterende deelgebieden 2, 4, 6 en 8 geldt thans nog het bestemmingsplan N201-zone. Vanuit de wettelijke herzieningsplicht geldt 5 december 2017 als uiterste datum waarop dit plan moet zijn geactualiseerd.

7.2 Weaknesses

7.2.1 Versnippering grondposities

In Green Park Aalsmeer zijn circa 60 % van de gronden in eigendom. De overige eigendommen zijn in handen van verschillende derden. Het actief grondbeleid dat oorspronkelijk werd gevoerd is door de financiële en economische oorzaken getemporeerd. In de komende jaren zal, bij voldoende uitgifte, opnieuw in grondposities geïnvesteerd moeten worden om op de noodzakelijke korte termijn aan de marktvraag te kunnen voldoen. Daarnaast wordt ook aan zelfontwikkeling meegewerkt. Het risico is dat het tempo van grondverwer-

ving te traag verloopt waardoor Green park Aalsmeer niet op tijd over uitgeefbare kavels kan beschikken.

7.2.2 Exploitatiebijdragen derden

Voor Green Park Aalsmeer is bij het vaststellen van deze structuurvisie een geactualiseerd kader voor het verhalen van bovenplanse kosten (infrastructuur, water en groen) in het plangebied aanwezig. Hiermee kan bij nieuwe bestemmingsplannen, in het geval dat (alle) gronden nog niet zijn verworven, de gemeente Aalsmeer bepalen dat middels een exploitatieplan ook de bestemmingsplan overschrijdende kosten onderling worden verrekend. De sturing op een actieve ontwikkeling is daarmee echter nog niet in handen van Green Park Aalsmeer. Deze hangt af van de bereidheid van de verschillende grondeigenaren om wel of niet tot ontwikkeling over te gaan.

7.2.3 Kwaliteit openbare ruimte

De openbare ruimte in Green Park Aalsmeer is de komende jaren volop in aanleg en draagt op dit moment nog niet bij aan een aantrekkelijk beeld voor gronduitgifte. Elementen van de beeldkwaliteit volgens het in 2008 vastgestelde Beeldkwaliteitsplan staat onder druk, maar de hoofdstructuur met de Middenweg en de Japanlaan blijft ongewijzigd.

7.2.4 Huidige Middenweg

De afgelopen jaren is getracht om het oostelijke deel van de Middenweg via een tijdelijke ontsluiting op de nieuwe N201 aan te sluiten. De N201 is immers in april 2013 opengesteld. De vergunning voor deze tijdelijke aansluiting heeft in de procedure die hiervoor is gevolgd geen stand gehouden en er is inmiddels besloten af te zien van deze tijdelijke oplossing en te kiezen voor een (tijdelijke) bypass via de Braziliëlaan.

7.2.5 Opdeling door de woonlinten

Green Park Aalsmeer wordt in een evenwichtige samenhang met zijn omgeving ontwikkeld. Dat betekent dat invulling gegeven moet worden aan de relatie tussen het bedrijventerrein en omliggende woonlinten (Oosteinderweg, Aalsmeerderweg, Hornweg, Machineweg en Legmeerdijk). Op basis van milieuwetgeving en de planologische kader zijn de mogelijkheden voor Green Park Aalsmeer ingeperkt. Dat leidt in de praktijk tot beperking van de bouwhoogtes en beperken van de milieucategorie (2, met een maximum tot 3.2). Voor het terrein van Royal FloraHolland geldt milieucategorie 4.1.

7.3 Opportuniteiten

7.3.1 Samenwerking met Royal FloraHolland

In het concept bestemmingsplan FloraHolland (2013) heeft Royal FloraHolland en een deel van omliggende locaties de bestemming 'veilinggebonden'. De kerntaak van Royal FloraHolland is het bij elkaar brengen van vraag en aanbod in sierteeltproducten. Hoewel de afzet in toenemende mate virtueel verloopt (via web applicaties) blijven de fysieke stromen bestaan. Royal FloraHolland verwacht dat – ondanks verdere internationalisering - Nederland de gateway to Europe zal blijven. Voor het aanbieden van een compleet assortiment sierteeltproducten worden aanvullend op de Nederlandse producten ook producten geïmporteerd. Voor het verwerken en klant gereed maken (toegevoegde waarde) blijven locaties nodig waar de bloemen en planten samen komen. Ook in 2015 zijn er 3 % meer karren op de marktplaats verwerkt.

De marktplaatsen van Royal FloraHolland zijn gericht op afzet, logistiek en (groot)handel in sierteeltproducten. Aanvullend daaraan zijn ondersteunende functies aanwezig als verpakking, expeditie, waarde toevoeging en makers van boeketten. Ook ontvangt Royal FloraHolland een behoorlijk aantal (buitenlandse) toeristen. Tot slot zijn er facilitaire functies als catering en beveiliging. Op dit moment is ongeveer 30% van de beschikbare ruimte in gebruik bij Royal FloraHolland zelf en het overige bij de overige (handels)bedrijven.

Gegeven de nieuwe ontwikkelingen in de sierteeltsector wordt voorgesteld het criterium veilinggebonden in ruime zin toe te passen en de ontwikkelingen rond het veilingcomplex en Green Park Aalsmeer goed op elkaar af te stemmen naar Greenport gerelateerde functies. Op het veilingcomplex is ruimte voor nieuwe functies als kennis en innovatie en een consument gericht Flower Experience Center. Royal FloraHolland streeft niet naar de ontwikkeling van detailhandel of naar verblijfsfuncties als hotels.

De groei rond de veiling trekt weer aan na de jarenlange crisis. Desondanks is de inschatting van Royal FloraHolland en de gemeente dat Royal FloraHolland meer gronden in bezit heeft dan nodig is voor de verdere ontwikkeling van de marktplaats. Een deel van de locatie Oost en de volledige locatie Noord zouden dan ook een andere bestemming kunnen krijgen.

7.3.2 Consolidatie en ketenintegratie in de marktplaats

De Nederlandse groothandel in bloemen en planten kent internationaal een zeer sterke positie, maar kent ook een grote concurrentiedruk. Door de magere economische groei in Europa zijn de groeiperspectieven in de totale markt beperkt. Een gezonde doorgroei op bedrijfsniveau is lang niet altijd zeker. Gekwalificeerde arbeid is schaars, productprijzen zijn volatiel; uitblinken in informatiestromen vraagt hoge investeringen en wisselkoersen beïnvloeden de resultaten en de potentie sterk. De groei van de afzet via het grootwinkelbedrijf vereist daarbij een verdere consolidatieslag in de sector, waardoor ook nog de nodige bedrijven zullen gaan verdwijnen, aldus de Rabobank (Rabobank 2015).

Bovenstaande leidt ook tot een nieuwe vraag naar bedrijfsruimte:

- Kleinere marges dwingen handelaren zich te onderscheiden door te excelleren in efficiency (operational excellence) of te focussen op toegevoegde waarde (customer intimacy). Bedrijven willen dan ook zichtbaarder zijn en willen beschikken over daarvoor geschikte bedrijfsruimtes;
- De hoge eisen van afnemers en consumenten stimuleren ketenoptimalisatie, marktsegmentatie en efficiency. Dit leidt tot schaalvergroting, fusies, overnames en bedrijfsbeëindigingen. Deze consolidatieslag zal ook leiden tot een andere vastgoedvraag, waarvoor transitie nodig is.

Naast specialisatie en consolidatie is ook sprake van aantal trends waardoor verschuivingen in de logistieke keten plaatsvinden:

- Schaalvergroting bij de groothandel in bloemkwekerijproducten.
- Veranderend consumentengedrag (one-stop-shopping) leidt tot een geleidelijke verschuiving richting afzet via het supermarkt- en retailkanaal;
- Verdergaande samenwerking in de keten: verschillende exporteurs hebben directe relaties opgebouwd met producentengroepen c.q. telersverenigingen om zo verzekerd te zijn van voldoende product;

- De noodzaak van een efficiënte logistiek neemt in belang toe, waaronder ook de bereikbaarheid. De markt vraagt om “Vaker, Vlugger, Verser”.
- Bloemenveilingen en groothandel doen steeds meer zaken elektronisch af.
- De verkoop (door handelaren) via internet wordt steeds professioneler, bijvoorbeeld via webshops. Het hebben van een marktconcentratie (hub) blijft daarbij nodig.

Een aantal consumententrends biedt extra kansen voor de sector. Productkenmerken als duurzaamheid, houdbaarheid en gemak treden steeds meer op de voorgrond. Een groeiend aandeel van de Europese consumenten is gevoelig voor trends. Zij zoeken sfeer, expressie en originaliteit. Nieuwe toepassingen en ideeën die vormgeven aan lifestyle worden het meest gewaardeerd. Ook wordt ingezet op de bijdrage van sierteeltproducten op Wellbeing en Wellness.

Voor Green Park Aalsmeer en Royal FloraHolland biedt het voorgaande kansen:

- Er zal vraag komen deels op basis uitbreiding, maar ook deels op basis van consolidatie (samenvoegen activiteiten);
- Consolidatie van import en export gerichte bedrijven vooral binnen het veilingcomplex, maar niet alle bedrijven zullen binnen het veilingcomplex kunnen ontwikkelen;
- De Home-gift-and-garden markt vormt een segment met groeipotentie.

7.3.3 N201 - vracht en pax

Dankzij de aanleg van de N201/A5 kan Green Park Aalsmeer groei van Schiphol versterken, zowel vanuit passagiers als vracht.

De sierteeltsector is uitermate internationaal georiënteerd. Dit betekent ook een grote stroom aan B2B gerelateerd zakenverkeer. Het is juist deze groep passagiers die een belangrijke bijdrage levert aan het in stand houden van de hub-functie van Schiphol. Aalsmeer blijft voor de sector daarmee tegelijkertijd een aantrekkelijke vestigingsplaats met een groot potentieel aan werknemers met een hoog kennisniveau van de sierteeltsector.

Het gebied kan daarnaast een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Schiphol via voorzieningen voor Schipholparkeren en kort verblijf. Het op enige afstand parkeren in combinatie met busvervoer ontlast de mobiliteitsdruk op Schiphol zelf en kan een bijdrage leveren aan het beperken van de overlast van de vele, ongeplande aanbidders van Schipholparkeren.

Uit recent onderzoek van de Hogeschool van Amsterdam naar de positie van Schiphol als “preferred flower hub”, is gebleken dat 60% van de import van sierteeltproducten, die vervoerd worden per luchttransport, in Amsterdam landt. Een niet te verwaarlozen 40% arriveert elders, op luchthavens in België en Duitsland, en wordt vandaar alsnog naar Aalsmeer gereden. Die 40% staat voor kansen om het rechtstreekse vervoer via Schiphol te laten groeien én de kwaliteit van de sierteeltproducten van Greenport Aalsmeer verder te verbeteren. Extra weggkilometers zijn niet alleen zonde van tijd, geld en milieu, maar werken ook een verlies van kwaliteit van de producten in de hand. Greenport Aalsmeer, Schiphol Cargo en Royal FloraHolland werken samen om nieuwe sierteeltstromen de Metropoolregio Amsterdam te laten vinden. Schiphol en Aalsmeer kunnen door samenwerking wereldwijd de preferred flower hub blijven vormen.

7.3.4 Lokaal ondernemerschap

Lokaal ondernemerschap is een sterke kwaliteit in Aalsmeer. Dat betekent dat de lokale ondernemers van Aalsmeer en Uithoorn de nodige ruimte dienen te krijgen in Green Park Aalsmeer. Door de verbetering van de regionale infrastructuur en door de reconstructie van de Middenweg wordt Green Park Aalsmeer ook interessanter voor de lokale ondernemers. Met het aanbieden van zowel grote als kleine kavels en met het stimuleren van bedrijfsverzamelgebouwen kan op de verwachte vraag worden ingespeeld.

7.3.5 Markt voor hotels/kortstondig verblijf

Het hotelbeleid in de MRA kenmerkt zich door regionale afstemming en een hoge mate van succes (er zijn meer kamers gekomen, er waren veel hotelinitiatieven), maar de dominante positie van Amsterdam en Haarlemmermeer levert ook risico's op van verzadiging (te veel kamers in een te klein catchment area). De economische positie van de hoteliers kwam in de afgelopen periode meer en meer onder druk te staan (ondanks min of meer gelijkblijvend bezettingsgraden daalden de opbrengsten). Binnen de MRA is daarom overeengekomen dat nieuwe hotelontwikkelingen:

- Zoveel mogelijk voldoen aan de uitgangspunten van het beleid: voldoende spreiding in segment en regio;
- Gelokaliseerd moeten worden binnen de regionale kansenkaart (adviserend);
- De hiertoe ontwikkelde hotelladder moet succesvol kunnen worden doorlopen (maatgevend).

De regionale kansenkaart van de MRA laat kansrijke gebieden zien voor hotelontwikkeling, die een gemeente extra onder de aandacht kan brengen. De gebieden zijn gekozen op basis van de mogelijkheid tot spreiding van en een grotere variatie aan hotels. Als een hotelinitiatief in een kansengebied ligt, is dit positief, maar ieder hotelinitiatief moet de gehele hotelladder goed doorlopen en op basis van de totale uitkomst wordt een afweging gemaakt of een initiatief doorgang kan vinden.

Op de kaart worden kansrijke gebieden voor de zakelijke markt getoond. Green Park Aalsmeer staat als zodanig hierop (nog) niet vermeld, maar dat komt hoofdzakelijk omdat de gemeente Aalsmeer de mogelijkheid om een kansengebied in te brengen nog niet heeft benut.

Uit de kaart blijkt verder dat nabijgelegen gebieden van de gemeente Haarlemmermeer (Schiphol Rijk en Schiphol Centrum) tot kansengebied zijn benoemd. Green Park Aalsmeer maakt hier eigenlijk ook onderdeel van uit, zeker met de verbeterde verbinding door de N201



Figuur 7.3.5. Hotels rond Schiphol

Op basis van onderzoek door Buck Consultants International en Horwarth is geanalyseerd hoeveel kamers zouden kunnen worden toegevoegd op Green Park Aalsmeer. Voor de regio “Amstelland-Meerlanden-Waterland” heeft BCI en Horwath in 2013 een doelstelling bepaald voor het realiseren van nieuwe kamers in de periode tot aan 2020. Voor Amstelland-Meerlanden-Waterland, waarvan Aalsmeer onderdeel uitmaakt, lag deze op 2.700 kamers. In de gemeente Aalsmeer bevinden zich momenteel 4 hotels met in totaal ca. 200 kamers. Dit is goed voor ca. 4% van het totaal aan kamers in de regio. Op basis hiervan zou de doelstelling voor Aalsmeer rond de 100 extra kamers liggen.

Er is een aantal argumenten om van bovenstaande raming in positieve zin af te wijken:

- Allereerst blijkt er kwantitatief ruimte te zijn gegeven vraag en aanbod. De regio kent een gezonde, bovengemiddelde economische groei. Er is sprake van een gezonde hotelmarkt, met een focus op de zakelijke markt. Het betreft met name 4-sterren hotels. De toeristische markt is evenwel minder ontwikkeld. De nabijheid van Amsterdam is een plus voor Schiphol, maar betekent ook dat toeristen vooral daar willen verblijven. Er lijkt wel een markt te zijn voor groepsreizen (meer budgetgericht). Het imago van Royal FloraHolland kan daar aan bijdragen.

Ontwikkeling van de vraag zet de komende jaren door, zowel zakelijk als toeristisch

Gemiddelde groei	Gasten	Overnachtingen
1998-2014	3,3%	3,1%
2004-2014	4,4%	4,3%
2008-2014	5,4%	5,8%

- Ook kwalitatief kan Green Park Aalsmeer zich goed positioneren door te kiezen voor specifieke doelgroepen: 3 sterren hotels zijn in de regio relatief ondervertegenwoordigd t.o.v. 4 sterren hotels. Bedrijven op Green Park Aalsmeer en uit de regio hebben aangegeven behoefte te hebben aan hotels voor hun zakelijke gasten en hun seizoenwerkers. In de keuze voor het hotelsegment zou bij deze doelgroepen moeten worden aangesloten.
- Tot slot is de concurrentiepositie Green Park Aalsmeer ten opzichte van de rest van de regio verbeterd door de nieuwe N201. Een belangrijke motivatie voor de nieuwe

weg was verbetering van de verbindingen tussen Schiphol, Royal FloraHolland en de snelwegen. Het gevolg is dat Aalsmeer en het Green Park Aalsmeer ten opzichte van de regio een sterk verbeterd bereikbaarheidsprofiel hebben. Voor Green Park Aalsmeer geldt dat dit is ten opzichte van concurrerende terreinen in de regio zoals De President, PolanenPark en Business Park Osdorp. Ook ten opzichte van terreinen als Schiphol Logistics Park verandert de positie ten gunste van Green Park Aalsmeer. Voor de beeldvorming is het van belang dat je van Schiphol in 5 minuten naar Green Park Aalsmeer rijdt. De nieuwe HOV gaat zorgen voor betere bereikbaarheid met openbaar vervoer.

De drie typen hotelplannen voor Green Park Aalsmeer waarover wordt gesproken passen in bovenstaand kader:

- Hotelontwikkeling in combinatie met congresfaciliteiten en lang parkeren
- Hotelontwikkeling in combinatie met logies voor arbeidsmigranten / seizoenswerkers en andere doelgroepen met een behoefte aan tijdelijk verblijf van maximaal 6 maanden;
- Standaard hotelontwikkeling

Voorgaande leidt tot de volgende conclusies:

- Er is een gezonde hotelmarkt, spreiding blijft nodig en past in het hotelbeleid van de MRA
- De vraag naar hotelovernachtingen zet de komende jaren door ook in de Amsteland-Meerlandenregio
- Green Park Aalsmeer krijgt door de aanleg van de nieuwe N201 een sterk verbeterde bereikbaarheid t.o.v. andere regio's en wordt meer en meer een onderdeel van de Schiphol regio
- De aantrekkelijkheid voor bedrijven en als locatie voor voorzieningen is daarmee sterk toegenomen
- Er zijn kansrijke segmenten waar de regio zich op kan richten (zakelijk, midden-segment, combinatie met langparkeren, seizoenswerkers)
- Er is voldoende marktbasis voor minimaal twee kansrijke initiatieven
- De gemeente moet Green Park Aalsmeer aanwijzen als zakelijk kansengebied, Green Park Aalsmeer moet via de structuur visie een positie claimen in het aandeel van Amsteland-Meerlanden-Waterland door zich nog meer als 'Schiphol regio' te positioneren.
- Geadviseerd wordt met name 3-sterren (en beperkt 4 sterren) hotels voegen toe aan het aanbod.
- Gereguleerde vormen van langparkeren voor hotelgebruik kunnen een goede aanvulling op ontwikkelingen vormen en voegen ook diepte toe aan het bestaande aanbod.

Al met al kan het aandeel van Aalsmeer in de doelstelling voor de regio AMW voor 2020 verhoogd worden niet alleen op basis van de bekende initiatieven (ca. 300 kamers) maar ook op basis van de kansen die door de markt worden herkend zoals de gunstige locatie kenmerken van Green Park Aalsmeer en een actueel beleidskader.

7.4 Threats

7.4.1 Ontwikkeling ruimtevraag sierteeltsector

De sierteeltsector is sterk aan wijzigingen onderhevig. Het inzicht is ontstaan dat de ruimtebehoefte van de veiling en van bedrijvigheid gerelateerd aan de veiling, zoals de groothandel, is veranderd. Er is nog steeds ruimte nodig voor nieuwbouw, maar minder en veelal betreft dit een vervangingsvraag. De in de structuurvisie 2011 opgenomen 25 hectare voor de sierteeltsector zou daarmee weleens aan de hoge kant kunnen zijn. De berekening van de ruimtebehoefte die die ten grondslag lag aan de structuurvisie Green Park Aalsmeer 2011 was gebaseerd op de theorie van de 'schillen' rondom de veiling (kerngebied, 1e schil en 2e schil).

Het ruimtelijk programma werd als volgt weergegeven:

- 90+25 hectare kern en eerste schil;
- 230 hectare schuif- en uitbreidingsruimte dynamische dagvoorraad;
- 415 hectare glasreconstructie en verbeteren bedrijfsstructuur in de sector.

Voor de 'kern' en de 'eerste schil' van de Greenport is in 2011 uitgegaan van een ruimtebehoefte van 115 hectare. Tot de 'kern' behoort de marktplaats van Royal FloraHolland met de groothandelsbedrijven die zijn aangesloten door middel van een zogenaamde Droge Transport Verbinding op het transportproces. De 'eerste schil' bestaat uit sierteeltgerelateerde bedrijven, zoals (overige) groothandelsbedrijven, toeleveranciers en dienstverleners.

De ruimtereservering van 90 hectare voor de 'kern' op het bestaande terrein van Royal FloraHolland wordt als te ruim ingeschat. Bij Royal FloraHolland is op locatie Oost nog 25 hectare beschikbaar. Voor de 'eerste schil' is een oppervlakte van 25 hectare gereserveerd in de deelgebieden van Green Park Aalsmeer. Het resterende deel van het ruimtelijke programma van Greenport Aalsmeer zou elders moeten worden gerealiseerd.

Green Park Aalsmeer heeft een totaaloppervlak van 60 hectare uitgeefbare grond, dus volgens de bovengenoemd uitgangspunt is 35 hectare beschikbaar voor overige bedrijvigheid.

In 2011 verkeerde de wereld midden in een economische crisis, die ook aan Green Park Aalsmeer en de regio niet voorbij is gegaan. In opdracht van de Stadsregio Amsterdam is er in 2011 in het kader van de uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 onderzoek gedaan door Buck Consultants International naar het geplande aanbod en de geraamde vraag in de deelregio Amstelland-Meerlanden. De conclusie van Buck Consultants was dat het aanbod in de deelregio van circa 150 hectare in een periode 2010-2020 veel groter is dan de vraag. De vraag in de periode 2010-2020 werd geraamd op circa 50 hectare.

De posities van de drie betrokken gemeenten (Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn) in de deelregio in de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen verschillen. Aalsmeer (samen met Uithoorn) heeft een rol met actief grondbeleid op het gebied in Aalsmeer, terwijl Amstelveen en Uithoorn dat op hun grondgebied niet doen. Zij faciliteren en brengen kosten in rekening. Door deze posities blijkt er onvoldoende basis om tot een structurele oplossing te

komen voor de reductie van het te hoge aanbod. Het effect is dat de grondprijzen onder druk staan.

7.4.2 Overaanbod locaties regio

Op initiatief van het bestuurlijk overleg (BO) PRES wordt in 2016 de uitvoeringsstrategie Plabeka geactualiseerd. De huidige uitvoeringsstrategie is in 2011 vastgesteld, sindsdien is er veel veranderd. De insteek voor een regionale afstemming van het aanbod is goed, zodat met het aantrekkende economisch klimaat op een goede wijze de aangewezen locaties ontwikkeld worden en dat wordt voorkomen dat er wederom een ongewenst overaanbod ontstaat:

- Nog meer vanuit de vraagkant/markt insteken. Kwaliteit van werklocaties minstens zo belangrijk als kwantiteit (hectares). Door koppeling met instrumenten meer handvatten om uitvoeringsstrategie te realiseren.
- Goed om meer dan voorheen in te zetten op transformatie van werkgebieden. Dit is o.a. relevant voor het veilingterrein Royal FloraHolland.
- Terecht en noodzakelijk meer dan voorheen kennis van marktpartijen ophalen en toepassen.

Kanttekening is de korte doorlooptijd. De ambitie is om in één jaar de uitvoeringsagenda gereed te krijgen. Dit is een ontzettend strak proces.

7.4.3 Aanscherping LIB

Delen van Green Park Aalsmeer liggen in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol. Binnen dit gebied gelden ruimtelijke beperkingen vanwege internationale afspraken in het kader van vliegveiligheid en voor zover van rijkswege noodzakelijk worden geacht met het oog op externe veiligheid en geluidbelasting. In 2013 is de actualisering van het LIB gefaseerd opgepakt. De onderdelen die betrekking hebben op de aanwijzing van het luchthavengebied en de beperkingen die vanwege internationale regelgeving met het oog op vliegveiligheid noodzakelijk zijn, zijn reeds doorgevoerd. Deze wijzigingen zijn zonder gevolgen voor de ontwikkeling van Green Park Aalsmeer gebleven. Inmiddels is ook de actualisatie van het laatste onderdeel, de beperkingen met het oog op geluid en externe veiligheid, in gang gezet. Hierbij zullen de contouren van de verschillende veiligheids- en geluidszones opnieuw worden vastgesteld en wordt het beperkingengebied tevens uitgebreid met een vijfde zone, teneinde het beleid voor het gebied binnen de 20 Ke-contour juridisch te borgen.

Tegelijkertijd met een herziening van de contouren worden ook de ruimtelijke beperkingen binnen de verschillende contouren heroverwogen. Naar verwachting zal het beperkingengebied in sommige gebieden ten zuidoosten van de luchthaven, dus mogelijk ook in Aalsmeer, groter worden. Er zijn geen aanwijzingen dat de contouren ter plaatse van Green Park Aalsmeer ingrijpend zullen wijzigen, noch is er op dit moment aanleiding te verwachten dat het beleid voor de verschillende zones significant zal worden bijgesteld of aangescherpt. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat ook in de toekomst vanwege het LIB gevoelige functies op Green Park Aalsmeer niet zonder meer mogelijk zijn. Volgens de planning van het ministerie zou het nieuwe LIB in november 2016 van kracht moeten worden.

De eventuele wijzigingen in de regelgeving van het LIB hebben met name betekenis voor de mogelijkheden om 'gevoelige' functies te realiseren. In het gebied van Green Park Aalsmeer gaat het dan vooral om burger- of bedrijfswoningen.

Planvisie

8.1 Ruimtelijke visie

Begin 2012 hebben de aandeelhouders van Green Park Aalsmeer de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein door onder meer adviseur Ecorys laten onderzoeken. Door Ecorys wordt een breder perspectief voor Green Park Aalsmeer in de regio geschetst.

Dit perspectief heeft te maken met de gunstige ligging van Green Park Aalsmeer in de regio Amsterdam-Zuid, naast Schiphol en direct verbonden met het rijkswegennet. Op middellange tot lange termijn blijft dit terrein in de regio aantrekkelijk voor logistiek georiënteerde bedrijven, niet alleen in de sierteeltsector, maar ook in andere sectoren. Het is dan ook de verwachting dat Green Park Aalsmeer uiteindelijk geheel gevuld zal worden. Op de korte termijn is mede vanwege de openstelling van de N201 in mei 2014, de belangstelling voor Green Park Aalsmeer vanuit bedrijven in andere branches dan sierteelt merkbaar.

De in 2009 aangenomen verhouding in Green Park Aalsmeer, waar is gerekend om in totaal 60 hectare als bedrijfskavels uit te geven, waarvan 25 hectare voor sierteelt gerelateerde bedrijven, kan daarom niet meer zo strikt worden genomen. Hoewel het thema als bedrijventerrein voor de sierteeltsector nog steeds van toepassing is, is flexibiliteit ten aanzien van de omvang van gemengde bedrijvigheid gewenst. Green Park Aalsmeer richt zich met name op drie categorieën van bedrijven: sierteelt, logistiek en lokale bedrijvigheid. Overigens is van het tot nu toe uitgegeven gebied en de bestaande bedrijven voor vijftientig procent ingenomen door sierteelt gerelateerde bedrijven. Daarnaast is er een aantal bestaande sierteelt gerelateerde bedrijven in Green Park Aalsmeer gevestigd, die ingepast zullen worden.

Voorbeelden van sierteelt gerelateerde bedrijven zijn Cash & Carries voor bloemenwinkels, handelsbedrijven in boeketten en plantenschalen, verpakkingsbedrijven, leveranciers van hulpproducten, bedrijven actief in de life-style branche, maar ook dienstverleners zoals een arbeidsmigrantenlogies. Voor deze laatste voorziening is er voldoende markt om meerdere gebouwen met een omvang van circa 200 tot 250 bedden te realiseren voor arbeidsmigranten die kort in Aalsmeer en de directe regio verblijven. De gemeente Aalsmeer heeft zich gecommitteerd om in ieder geval 600 bedden op korte termijn te realiseren.

8.2 Programma

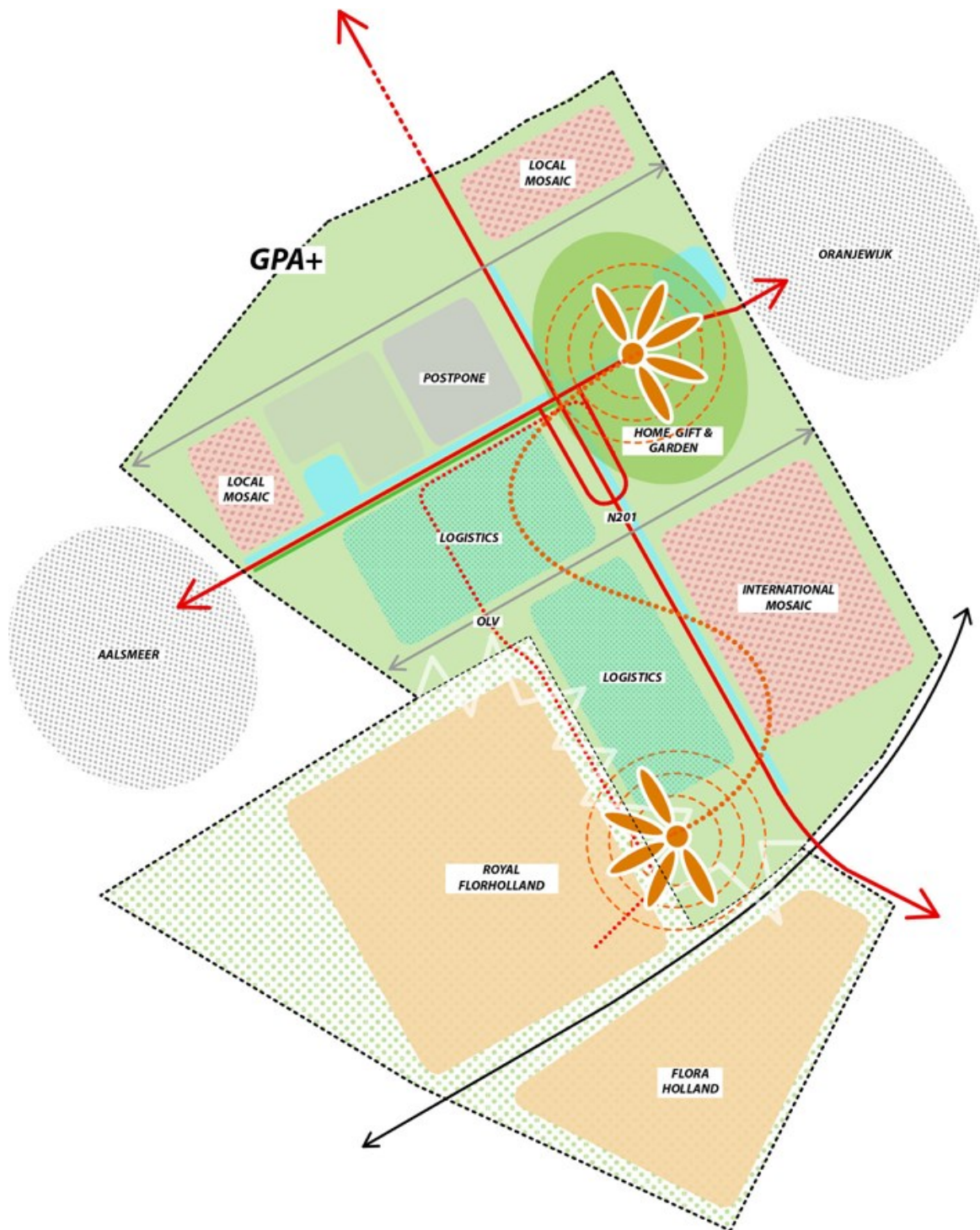


Fig 8.2. Functionele samenhang

8.2.1 Veilinggebonden bedrijven

Voor de kern-ruimtebehoefte is er sprake van een kentering. De omzet van de veiling is in 2013 ongeveer 50/50 verdeeld over klokomzet en bemiddeling.. De ruimte benodigd voor nieuwbouw is met name een vervangingsvraag. De gewijzigde ruimtebehoefte voor de 'kern' is niet alleen van belang voor Flora Holland, maar is ook van betekenis voor de keuzes die noodzakelijk zijn door de herziening van de structuurvisie Green Park Aalsmeer en de daarin opgenomen ruimtereserveringen. Door de kentering in de wijze van verkoop is de term 'Veiling' verouderd en wordt deze functie als sierteeltgebonden beschouwd.

8.2.2 Sierteeltgebonden bedrijven

Ondanks de verschuiving van klokverloop naar bemiddeling en webverkoop blijft Royal FloraHolland als marktplaats* van wezenlijk belang. Verandering in sierteeltsector betekent:

- Vraag deels op basis uitbreiding en deels consolidatie (samenvoegen activiteiten);
- Consolidatie import en export gerichte bedrijven vooral binnen het Royal FloraHolland complex;
- De home-, gift-, and gardenmarkt is een segment met groeipotentie.

Gegeven de ontwikkeling in de sector wordt voorgesteld het om binnen Green Park Aalsmeer de consolidatietendens in de sector zoveel mogelijk geconcentreerd te laten plaatsvinden. Daarnaast zal onderzoek worden gedaan in welke mate behoefte in de markt bestaat om home-, gift- and gardenactiviteiten te concentreren op één plek, waardoor meer synergie-effecten kunnen optreden.

De marktplaats

Onder de marktplaats wordt verstaan het geheel waar vraag en aanbod in de sierteeltsector bij elkaar komt om de producent en de afnemer in de meest optimale positie te brengen om de sierteeltproducten en de aan sierteeltgerelateerde producten te verhandelen. De functies betreffen de marktplaats voor verhandeling van sierteeltproducten en aanverwante producten, interne en externe logistiek, transport, verwerken en verpakken, tussenopslag, bemiddelings-, advies- en voorlichtingsbureau's en kantoren ten behoeve van de tuinbouw, kantines, import- en exportbedrijven, douane, groothandel, financiële dienstverlening, excursies en presentaties in het kader van onderwijs en toerisme, bewaking, bijbehorende vergader- en tentoonstellingsruimten en overige facilitaire voorzieningen, zoals wegen, parkeerplaatsen, horeca, brandstofverkoop, reclame uitingen, groen en water en nutsvoorzieningen en geluidwerende voorzieningen.

8.2.3 Greenport: spin off innovatie

Het samenwerkingsverband Greenport speelt een belangrijke functie bij het versterken van het kennissysteem van de sierteeltsector, van het 'ecosysteem'. Royal FloraHolland en Green Park Aalsmeer willen actief acquireren op functies die het ecosysteem Greenport versterken. Daarbij valt te denken aan:

- Kennisintensieve bedrijven en instellingen (DAVINCI3I werkgroep);
- Aansluiten bij kansen vanuit initiatief 'Blooming Breeders';
- Activiteiten gericht op nieuwe toepassing en verwerking van sierteelt (natuurlijke verfstoffen en smaakstoffen (vanille);

Onderzocht zal worden in welke mate voor deze initiatieven fysieke ruimte nodig is en waar deze te vestigen. Op Green Park Aalsmeer zelf zal in elk geval de koppeling gelegd worden met hotel- en congresfaciliteiten voor de lokale zakelijke markt. Bij Royal FloraHolland Oost kan worden gedacht aan leisure in relatie tot internationale, toeristische aantrekkingskracht bloemen- en plantensector (postzegelplan GTEC naast Waterdrinker).

8.2.4 De '4-ports ontwikkeling'

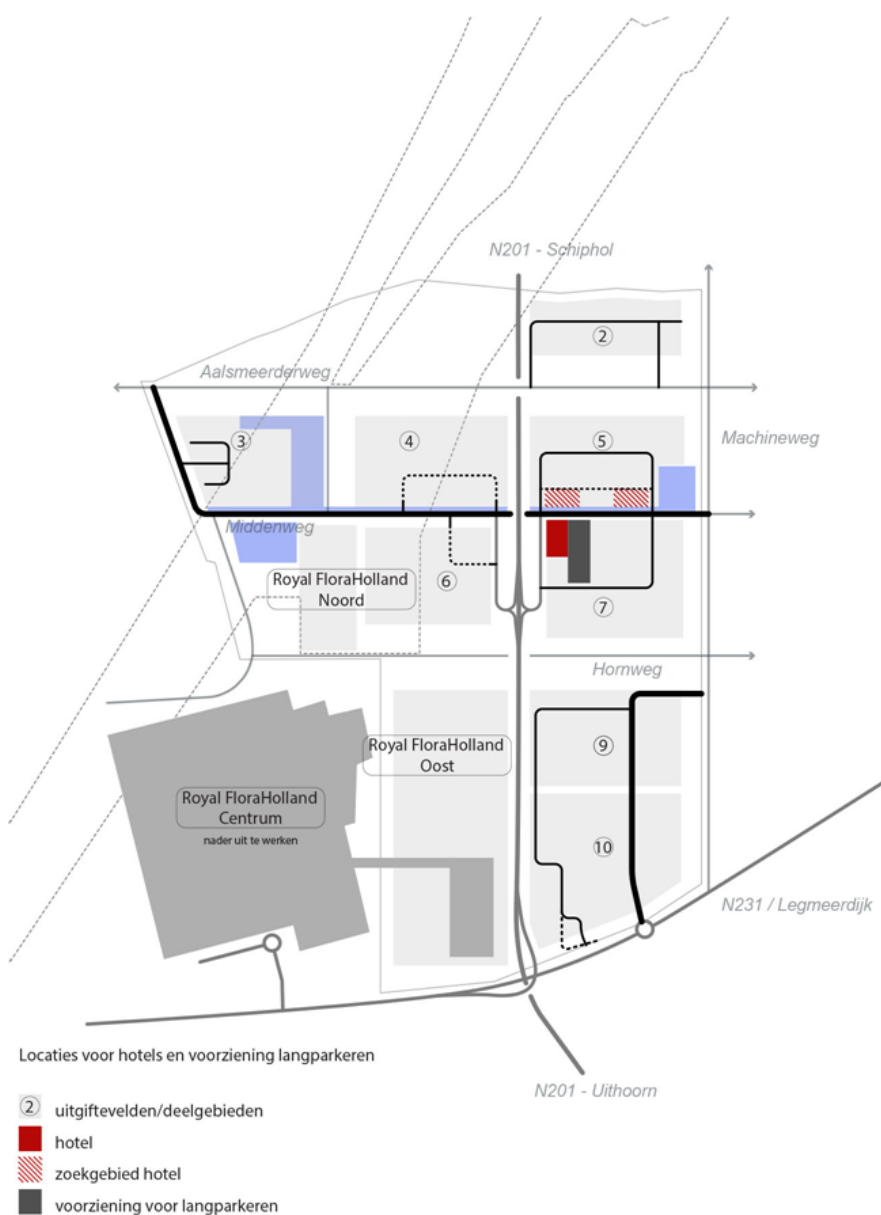
Dankzij de aanleg van de N201/A5 kan Green Park Aalsmeer groei van Schiphol versterken, zowel vanuit passagiers als vracht:

- Aantrekkelijke locatie/prijs verhouding in combinatie met profiel van Green Park Aalsmeer door de aanwezigheid van een groot potentieel aan werknemers, uitwisselbaar met de sierteelt;
- Schipholparkeren en kort verblijf. Het op enige afstand parkeren samen met busvervoer kan bijdrage leveren aan blijvende bereikbaarheid van Schiphol. Draagt bij aan minder overlast van de vele, ongeplande aanbieders van Schipholparkeren.
- Verder uitbouw samenwerking Royal FloraHolland en Schiphol bij positionering Schiphol/Aalsmeer als 'Preferred Flower Hub', inclusief de daarvoor benodigde hoogwaardige distributiecentra.

8.2.5 Hotels

Onderzoeksbureau Horwath komt op basis van een analyse van de Schipholregio tot de conclusie dat er marktruimte is voor tussen de 1300 en 1600 kamers rond Schiphol. BCI meent dat het aandeel van Aalsmeer in het hotelbeleid in de MRA kan worden verhoogd. Een op Green Park Aalsmeer gerichte analyse van BCI komt tot de conclusie dat op basis van lopende initiatieven (ca. 300-500 kamers) er ruimte is voor een substantieel aandeel van deze marktvraag voor Green Park Aalsmeer.

Voor de locatie in deelgebied 7 is voor de hotelgasten nadrukkelijk een combinatie met lang parkeren de inzet. Richtlijn voor deze formule is een capaciteit van 8 parkeerplaatsen per hotelkamer. De parkeervoorzieningen zijn uitsluitend in een gebouwde voorziening en multifunctioneel inzetbaar voor de bedrijven in deelgebied 5 en 7, zoals bijvoorbeeld bij evenementen.

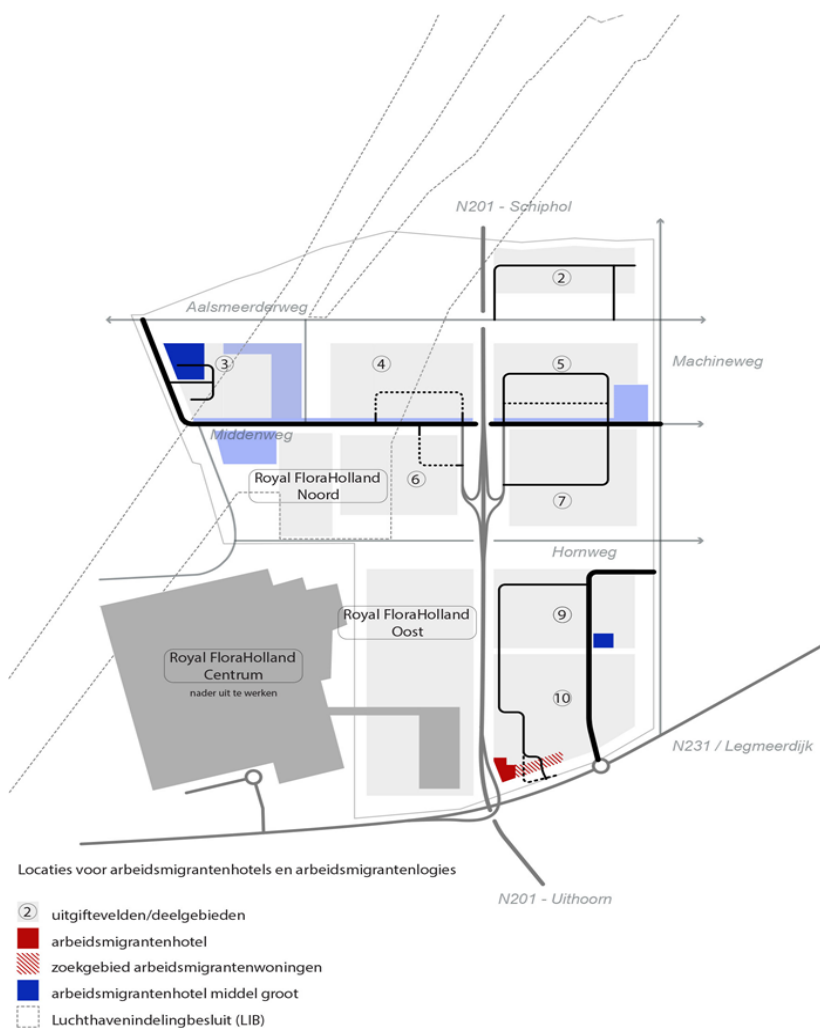


Figuur 8.2.5 Locaties voor hotels.

8.2.6 Kortstondig verblijf

Green Park Aalsmeer kan op basis van de kaders rond Schiphol niet anders dan invulling geven aan voorzieningen voor kortstondig verblijf. De markt voor kortstondig verblijf is de afgelopen jaren gestagneerd, maar trekt nu weer aan. Op 3 locaties in Green Park Aalsmeer wordt invulling gegeven aan de behoefte. De locaties zijn ruimtelijk geschikt voor een middelgrote opvang met maximaal 250 bedden. Bij deze voorzieningen wordt echter ook gekeken naar de mogelijkheden voor andere doelgroepen met de behoefte aan een kortstondig verblijf, zoals studenten en gescheiden ouders. Asielzoekers zijn nadrukkelijk geen doelgroep.

Aan de Legmeerdijk wordt gezocht om enkele (leegstaande) woningen om te zetten voor huisvesting van arbeidsmigranten. Het is de bedoeling dat deze panden de woonbestemming houden en worden aangewezen voor de langdurige huisvesting van arbeidsmigranten (longstay voorzieningen). Dit in tegenstelling tot de middelgrote short stay logies gebouwen waar het verblijf is beperkt tot maximaal een half jaar. Dit past binnen het gemeentelijk beleid om migranten die langer dan een half jaar verblijven te huisvesting in woningen, waaronder ook kamerverhuur in bestaande woningen in lin-



Figuur 8.2.6 Locaties voor arbeidsmigrantenlogies.

8.2.7 Wonen

Burgerwoningen

In het kader van de realisatie van de N201 en de realisatie van het bedrijfsterrein zijn/worden een 30 tal woningen gesloopt. Uitgangspunt is deze woningen zoveel mogelijk binnen het plangebied te compenseren.

In eerste instantie zal dit plaatsvinden door het opvullen van gaten in de linten.

Naar verwachting kan hiermee ca. de helft van het aantal te slopen woningen worden gecompenseerd.

Woon-werk-woningen

Voor het restant wordt voorgesteld op een aantal plaatsen bedrijfswoningen in de vorm van woon-werk-woningen mogelijk te maken. Deelgebied 2 leent zich voor een dergelijke toevoeging, omdat in dit gebied al dergelijke woningen aanwezig zijn. De verschijningsvorm zal zich naar verwachting vooral manifesteren in de vorm van vrijstaande woningen met een daaraan gekoppelde bedrijfshal. Gezien de unieke situatie voor Aalsmeer zal van deze invulling geen precedent uitstralen naar andere locaties. De woningen worden geen burgerwoningen met zelfstandige functie.

Bedrijfswoningen

Daarnaast kunnen elders sporadisch appartementen in de te bouwen bedrijfspanden worden opgenomen indien hier door ondernemers gemotiveerd de noodzaak kan worden aangeven.

8.2.8 Logistiek

Bij logistieke bedrijven moet een onderscheid worden gemaakt tussen bedrijven die een Europese, een nationale en een regionale oriëntatie hebben. De Europees gerichte bedrijven hebben een ruimtevraag van 5-10 hectare. Het voordeel van de centrale ligging van Green Park Aalsmeer in de regio geldt voor deze bedrijven niet, want een ligging elders in Nederland, vaak tegen lagere grondprijzen, is voor hen van groter belang. Green Park Aalsmeer is juist geschikt voor de regionaal georiënteerde bedrijven (c.q. de Metropool Regio Amsterdam (MRA)), waarvoor de gunstige ligging in de MRA cruciaal is en die kavels van 2 tot 4 hectare vragen.

Dit profiel vraagt om een andere schikking in Green Park Aalsmeer dan nu is aangehouden en vraagt om flexibiliteit inzake ontsluiting en optimale voorzieningen voor het laden en lossen.

8.2.9 Green Square

In het Masterplan Green Park Aalsmeer is Green Square uitgewerkt als het bruisend centrumgebied in het bedrijvenpark. Een centrumgebied waar de sierteeltsector zich verder ontwikkelt en zich presenteert aan de wereld. In Green Square zouden zich business knowledge center functies, de toeristische trekkers en een aantal innovator-bedrijven bevinden. Green Square ligt rond een plein met aan één zijde de beurs en aan de andere zijde de toeristische en dienstverlenende functies.

Inmiddels heeft Royal FloraHolland de keuze gemaakt om op het veilingterrein een toeristisch trekpleister te ontwikkelen en ruimte te bieden aan bedrijven die zich richten op research en development. Dit betekent dat het oorspronkelijke programma wordt verdeeld tussen het veilingterrein en Green Square. Het programma voor Green Square richt zich nu op hotels met congresfaciliteiten, opleidingen en kantoren. Green Square is zodoende niet langer het bruisend hart voor de sierteeltsector.

Door het gewijzigde programma en de ontwikkeling van een steeds duidelijker wordend cluster, Home-, gift- and garden, zal Green Square een nieuwe rol in Green Park Aalsmeer gaan vervullen. Het cluster trekt relatief grote aantallen bezoekers vanuit de hele wereld die bij de verschillende bedrijven op gezette tijden hun collecties inkopen. Binnen het cluster zal Green Square een centraal gelegen plek gaan vormen waar de bedrijven en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten. Naast hotels met congresfaciliteiten is er ruimte voor showrooms en horeca die tevens gebruikt kunnen worden door bezoekers en bedrijven op het veilingterrein.

Om te komen tot een echt levendig centrumgebied is er voor gekozen om in Green Square ook ruimte te bieden aan retail. Zo ontstaat er een bundeling van diverse gebruikers waardoor het centrumgebied zowel een betekenis heeft voor het bedrijfsleven maar ook voor bezoekers en bewoners uit de regio.

In het Masterplan Green Park Aalsmeer is Green Square gesitueerd aan de westzijde van de N201. Door de ontwikkeling van het cluster 'Home-, gift- and garden' wordt Green Square nu aan de oostzijde van de N201 ontwikkeld, aan weerszijden van de Middenweg.

De Middenweg is niet alleen een belangrijke route door het bedrijventerrein maar zal ook de verbinding vormen voor Aalsmeer en de woonwijk Oranjewijk met de N201. Dit betekent dat er veel verkeer van de Middenweg gebruik zal gaan maken. Green Square zal zich dan ook nadrukkelijk presenteren aan de Middenweg. Het programma dat gericht is op publiek zal gesitueerd zijn aan de Middenweg en de gebouwen laten nadrukkelijk zien wat er binnenin gebeurt. Tezamen met aantrekkelijke routes en openbare ruimte, waar ruimte is voor ontmoeten en ontspanning, zal Green Square zich moeten ontwikkelen tot een levendige plek in Green Park Aalsmeer.



Figuur 8.2.9 Situatie Green Square

8.2.10 Perifere parkeervoorziening Schiphol

Vanwege de regels in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) uit 2003 wordt voor de gebieden waarin het themapark Bloomin'Holland was geprojecteerd nu gezocht naar arbeidsextensieve bedrijfsactiviteiten. Schipholparkeren is een dergelijke bedrijfsactiviteit, waarvoor reeds op korte termijn voldoende markt aanwezig is. Over het mogelijk maken van deze activiteit heeft al besluitvorming plaatsgevonden en deze is geïntegreerd in deze structuurvisie.

In het oorspronkelijke plan was in deelgebied 3 en 4, binnen de contour van de LIB-zone, slechts beperkt ruimte voor nieuwbouwwontwikkelingen. Inmiddels blijkt er een grote behoefte aan parkeerterreinen voor Schiphol, een functie die wel inpasbaar is in de LIB-zone. Deze functie is ingepast met behoud van de hoofduitgangspunten; zoveel mogelijk ruimte voor waterberging d.m.v. riet en open water, een groene uitstraling naar de Middenweg d.m.v. bomeneilandjes en een afschermende groene werking naar de woningen langs de Aalsmeerderweg.

In combinatie met de hotelformule in deelgebied 7 is een combinatie met een gebouwde voorziening voor langparkeren een ontwikkelrichting, waarvoor voldoende markt aanwezig is. Door georganiseerd vervoer naar de luchthaven wordt met de voorziening beoogd om aan de bereikbaarheid en mobiliteit rond Schiphol een positieve bijdrage te leveren.

8.2.11 Detailhandel

In het moederbestemmingsplan N201-zone uit 2002 zijn uitwerkingsregels opgenomen voor de bestemming 'Uit te werken bedrijfsdoeleinden' (UB). Van het oppervlak van de bestemming UB kan 5 % worden ingevuld met detailhandel en daarbij behorende voorzieningen zoals ontsluiting en parkeren. Gezien de huidige ontwikkelingen in de detailhandel, zoals de leegstand in het centrum en de Ophelialaan, dienen voor het toestaan van detailhandel in Green Park Aalsmeer heldere uitgangspunten te worden gehanteerd. Het doel van deze uitgangspunten is dat er geen bedreiging is voor de bestaande detailhandelsstructuur van Aalsmeer.

In het Masterplan Green Park Aalsmeer uit 2006 is voor deze functie vooral een perspectief voor detailhandel gezien in combinatie met "Green Square", een centrum waar handel, dienstverleners en bezoekers elkaar ontmoeten. In de aangepaste vorm van Green Square die in deze structuurvisie is opgenomen, is de behoefte aan detailhandel in een eveneens aangepaste vorm opgenomen. Dergelijke functies zijn ondersteunende detailhandel, met als voorwaarden dat ze verbonden zijn aan de hoofdfunctie van de deelgebied 5 en 7 (Green Square en Home, Gift & Garden), maar ook een nieuwe vorm van detailhandel die zich op dit moment in de markt ontwikkelt. Deze nieuwe detailhandel past qua schaal, functie en parkeerbehoefte niet in de bestaande winkelgebieden. Voorwaarde is dat deze detailhandel een aanvulling op het bestaande winkelaanbod biedt en geen bedreiging vormt. Gedacht wordt aan niet-dagelijkse detailhandel met een ruim verzorgingsgebied, die behoefte heeft aan een goed bereikbare showroom met een servicefunctie en een distributiefunctie, voorzien van ruime parkeergelegenheid. Een voorbeeld vormt de groeiende markt voor fysieke winkels van e-commercebedrijven.

Aan de rand van deelgebied 2 van Green Park Aalsmeer is reeds enkele decennia een supermarkt gevestigd. Bij de uitbreiding van de supermarkt is in 2007 het parkeerterrein

uitgebreid. In de aanliggende wijk Nieuw Oosteinde zijn in 2010 twee nieuwe supermarkten in het compacte winkelcentrum gevestigd.

Het winkelcentrum Nieuw Oosteinde behoort tot de hoofdwinkelstructuur van Aalsmeer, evenals onder meer het Dorpscentrum en de Ophelialaan. Om een goed voorzieningenniveau te behouden, zal de winkelstructuur verstevigd moeten worden. Toevoeging van detailhandel buiten deze concentratiegebieden wordt niet toestaan, omdat deze de bestaande voorzieningencentra in gevaar brengen in de huidige kwetsbare winkelmarkt. Dit betekent dat een grote uitbreiding van de supermarkt aan de Aalsmeerderweg niet aan de orde is. Ook het verder concentreren van winkels op deze locatie is niet wenselijk, gezien de leegstand in Aalsmeer centrum en aan de Ophelialaan.

8.2.12 Zichtlocatie N201/Middenweg

Vanuit de ambitie om een oud glastuinbouwgebouw gebied te transformeren naar een modern bedrijventerrein en dit terrein een substantiële bijdrage te laten leveren aan de verlegging van de N201 is in 2004 afgesproken een ambitieus programma te realiseren met een bijpassend oppervlak aan kantoren. Gelet op het afnemen van de vraag naar kantoren tijdens de recente economische laagconjunctuur is het verwachte programma bijgesteld.

Per heden worden in de regio's Amsterdam en Haarlemmermeer echter weer toenemende opnamepercentages en afnemende aanbod- en leegstandspercentages gesignaleerd (bronnen: DTZ/zadelhoff en Dynamis, januari 2016). Hiermee lijkt de kantorenmarkt in de regio zich te herstellen. Vanzelfsprekend blijven er ten aanzien van het tempo van herstel grote verschillen bestaan tussen Amsterdam, Schiphol en de randgebieden. Green Park Aalsmeer kan in dit verband meeprofiteren van de gunstige ontwikkelingen in Schiphol. Met de openstelling van de N201 is Schiphol goed bereikbaar en kan Green Park op korte termijn al een overloop functie vervullen. Tevens kan op langere termijn de autonome kantorenmarkt in Green Park opgestuwd worden door een verdere groei van de sierteeltsector en aanverwante lokale en regionale sectoren.

Het is daarom van belang om inpassing van kantorenprogramma te continueren in deze structuurvisie. De focus ligt hierbij niet op directe realisatie maar het beschikbaar houden van een kantorenfunctie om flexibel in te kunnen spelen op de opbloeiende markt in de regio.

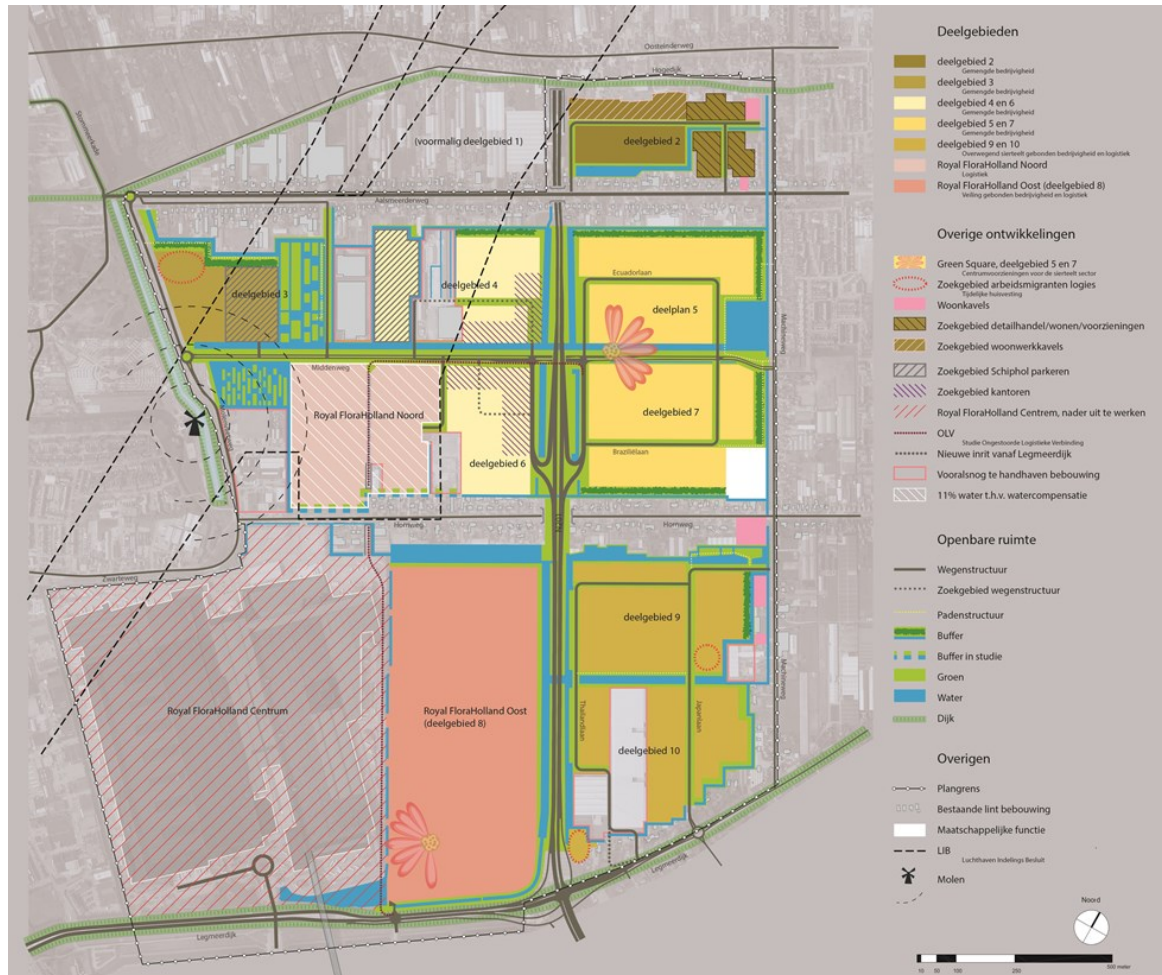
Met betrekking tot de locatie biedt de kruising van de Middenweg met de N20 blijvende kansen ten aanzien van zichtbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit. In deelgebied 5 en 7 worden deze ingevuld met hotelontwikkelingen en deelgebied 4 en 6 blijven vervolgens de best passende locaties voor invulling van een kantorenprogramma. Dit kan worden gedaan met kleinschalige zelfstandige kantoorpanden waarbij er sprake zal zijn van maatwerk binnen de aangegeven zoekgebieden. Voldoende ruimte voor parkeren en een groene inpassing zijn hierbij belangrijke factoren.



8.2.11 Zichtlocaties N201/Middenweg

8.3 Ruimtelijke casco

Het ruimtelijke casco wordt gevormd door de structurerende elementen in het gebied en biedt het ruimtelijke raamwerk dat zal worden ingekleed door de verdere gebiedsontwikkeling.



Figuur 8.3 Plankaart structuurvisie

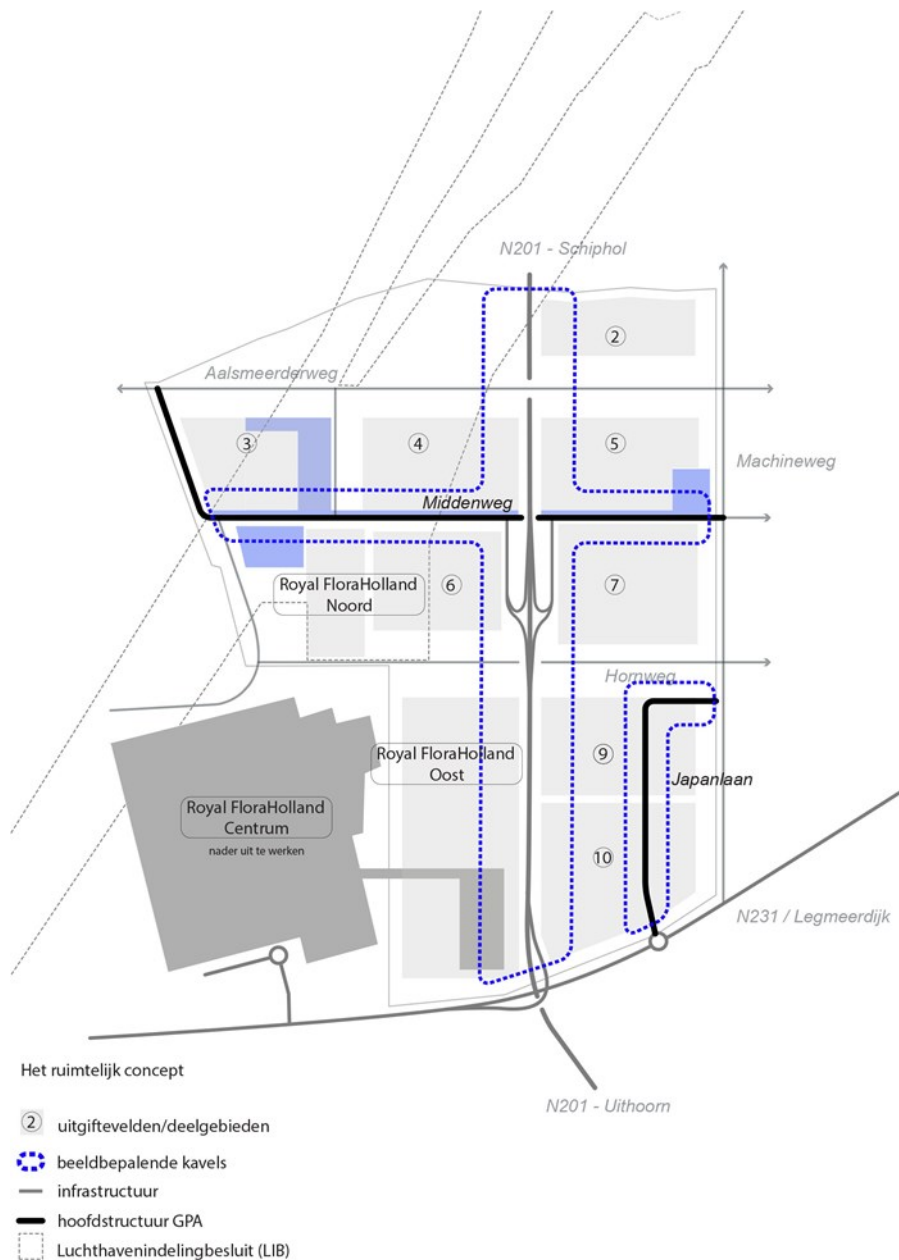
8.3.1 Het ruimtelijk concept

Green Park Aalsmeer bevindt zich in de Oosteinderpoelpolder. In de 19e eeuw is de polder drooggelegd en ontstond de typische orthogonaal lintenstructuur. Oorspronkelijk lagen er achter de woningen in de linten (tuinders)bedrijven. Door de schaalvergroting in en verplaatsing van de (glas)tuinbouw zijn beide vrijwel niet langer aan elkaar gekoppeld.

Gekozen is voor een voortzetting van de rationele rechtlijnige verkaveling van de polder. De woonlinten worden gerespecteerd en behouden hun functie voor de ontsluiting van de aanliggende woonkavels. Voor de nieuwe bedrijvigheid in Green Park Aalsmeer worden nieuwe bedrijfswegen aangelegd waardoor de woonlinten verkeersluw worden. De woonlinten kunnen zich zodoende nog sterker ontwikkelen tot een bijzondere woonlint met ruimte voor aantrekkelijke recreatieve routes.

Het ruimtelijk concept bestaat uit een ruimtelijke en functionele hoofdstructuur, het 'casco' en een visie voor de invulling van de 'kamers'. Binnen het casco worden kamers ontwikkeld voor nieuwe bedrijvigheid.

De ontwerputgangspunten voor de inrichting van de bedrijfskavels en de bedrijfsgebouwen in Green Park Aalsmeer richten zich in eerste instantie op het casco. De bedrijfskavels en bedrijfsgebouwen aan het casco bepalen de uitstraling van het bedrijvenpark aan het voorbijrijdende verkeer. In de kamers worden ontwerputgangspunten geformuleerd voor het specifieke programma.



Figuur 8.3.1 Het Ruimtelijk concept

Het casco

Het Casco van Green Park Aalsmeer bestaat uit de N201-zone en enkele linten tussen Aalsmeer en Oosteinde. De linten en de verruiming daarvan met groene en waterrijke randzones tonen de omgang met het verleden. Nieuwe ambities voor het bedrijvenpark worden duidelijk in de gevelwanden van de bedrijven langs de N201 en aan de Middenweg.

Royal FloraHolland, zal haar nieuwbouw richten op de N201. De Middenweg vormt naast de doorsnijding van de N201 het hart van het gebied. Deze verbindt Aalsmeer met de N201, takt aan op de Nieuwe Aalsmeerderlaan en reikt tot en met de Machineweg. Daar wordt ook de verbinding met de nieuwe woonkern Oosteinde gemaakt. Het profiel is een verwijzing naar de oude polderwegen.

Het casco garandeert aldus de ontsluiting en biedt de ruimte voor water, natuur en recreatie en buffers tussen bestaande woningen en nieuwe bedrijfsruimte. Het stelsel van watergangen maakt bovendien recreatief gebruik mogelijk.

De kamers

Per kamer is ruimte voor enkele bedrijfssegmenten in diverse grootten. De verschillen in ligging, bereikbaarheid en grootte van de bedrijfskavels en programmering leiden tot een divers aanbod aan kamers.

Iedere kamer kent een eigen stedenbouwkundige geleding van de bebouwing. Hierdoor krijgt Green Park Aalsmeer een gevarieerd uiterlijk, maar ontstaat er binnen de kamers een heldere ruimtelijke en functionele samenhang.

8.3.1 De groen-blauwe structuur

De 'groene identiteit' is altijd belangrijk geweest voor Green Park Aalsmeer. Enerzijds omdat dit voor een belangrijk deel het visitekaartje is van de aan de sierteelt gerelateerde bedrijvigheid, maar ook om een prettige buffer te vormen tussen de woongebieden in de linten en de nieuw te ontwikkelen bedrijvigheid, twee functies die sterk verweven zijn in Green Park Aalsmeer.

Water- en groenstructuur vormen samen met de verkeersontsluiting het ruimtelijk casco van Green Park Aalsmeer. Het casco biedt een ruimtelijk raamwerk voor de flexibel in te richten deelgebieden ("kamers"), die verschillende ontwikkelingsmogelijkheden hebben. De landschappelijke structuur en inrichting van het casco is gebaseerd op het onderliggende polderlandschap en de achterliggende wens om de geschiedenis van de polder te behouden. Het casco kent daarom een rationele rechtlijnige structuur, die voortborduurde op de bestaande linten en tochten, zijn bomenrijen langs de wegen een terugkerend ontwerpthema en is water als structurerend element veelvuldig aanwezig.

De groene openbare ruimte moet stevig en robuust zijn waardoor de juiste bedrijfsvoering op de kavel geen probleem vormt voor de hoogwaardige uitstraling van het bedrijvenpark. Bij uitstek is het casco de plek om de 'groene identiteit' vorm te geven. Vanuit deze hoofdstructuur, die openbaar toegankelijk is, wordt het gebied ontsloten en beleefd. In het casco komen bovendien de ecologische, recreatieve, landschappelijke en waterambities samen. Het ligt dan ook voor de hand dat het casco, ondanks de noodzakelijke wijzigingen vanwege de economische crisis, als robuuste hoofdstructuur met 'groene identiteit' overeind blijft.

Om deze robuustheid te waarborgen, wordt vastgehouden aan een aantal uitgangspunten:

- de water-, groen- en recreatieve structuur worden zoveel mogelijk gecombineerd om voldoende omvang te behouden. Benodigd water ten behoeve van de wateropgave vormt onderdeel van de grotere water- en groenstructuur
- de water- en groenstructuur is zodanig gepositioneerd dat een optimale beleving wordt bereikt, dan wel een optimale buffering wordt gerealiseerd tussen woon- en werkgebieden.

8.3.2 De groenstructuur

Het groen in het gebied is onder te verdelen in een aantal structurerende componenten, die tezamen zorgen voor de ruimtelijke samenhang en continuïteit;

- de hoofdontsluitingswegen N201, Middenweg, en Japanlaan;
- bedrijvenstraten en Horntocht;
- de buffers tussen de lintbebouwing en bedrijfskavels (incl. Machinepark).

Groene hoofdontsluitingswegen

De hoofdontsluitingswegen van Green Park Aalsmeer, de N201, de Middenweg, en de Japanlaan, geven bij uitstek vorm aan de gewenste 'groene identiteit'. Via deze wegen komen de bezoekers het gebied binnen en ook voor passanten toont Green Park Aalsmeer zich vooral langs deze infrastructuur.

De N201 vormt de hoofdentree en koppelt Royal FloraHolland en Green Park Aalsmeer aan elkaar. Het oorspronkelijke idee van royale bermen met bloemenheuvels en bomenblokken wordt geoptimaliseerd met behoud van de kernkwaliteiten, nl. het bieden van een eigen gezicht en de mogelijkheid voor aanliggende bedrijven om zich te presenteren naar de weg, zonder het verstorende effect van een rommelig maaiveld. Deze efficiëntieslag heeft niet alleen een gunstig effect op het oppervlak uitgeefbaar terrein, maar zal ook wat betreft onderhoudskosten voor groen veel aantrekkelijker zijn.

Bedrijvenstraten en Horntocht

Het groen in de bedrijvenstraten is van een andere orde dan het groen langs de hoofdontsluiting. De brede profielen, noodzakelijk vanwege de vele manoeuvrerende vrachtwagens, bieden de mogelijkheid voor brede grasbermen, bomenrijen en bloeiende hagen. Als er mogelijkheden zijn voor een compacter profiel, kan ook het groen op een andere manier gestalte krijgen. Belangrijke uitgangspunten vanuit de ruimtelijke kwaliteit zijn dan:

- samenhangende en continue inrichting profiel;
- bomenrij in grasberm aan één zijde t.b.v. groen karakter en samenhang;
- afschermende werking door bloeiende haag aan één zijde (t.p.v. kavels met veel loadingdocks).

De Horntocht is als waterstructuur behouden vanuit cultuurhistorische overwegingen. Deze waterloop heeft in tegenstelling tot de Middentocht geen begeleidende wegen en ligt 'ingeklemd' tussen bedrijfskavels. Om de historische tocht van meer betekenis te laten zijn is in het oorspronkelijke plan ruimte voorzien voor brede oevers en een parkachtige uitstraling. De Horntocht gaat aan de zijde van Royal FloraHolland over in een ringvormige waterstructuur rondom de locatie Oost.

Buffers

De buffers hebben niet alleen een afschermende werking voor de woonbebouwing in de linten en naar de nieuwe en te ontwikkelen bedrijvigheid, maar bieden ook ruimte aan brede waterlopen als onderdeel van het hoofdwatersysteem en aan natuurvriendelijke oevers.

De totaalbreedte van de buffers is versmald van 30 naar 25 meter. Hierdoor is de grondwal verlaagd van 3 naar 2 meter hoogte. Om een goede afschermende werking te behouden en

om de minimale maat van 7meter breedte voor de hoofdwaterlopen te behouden is 25meter totaalbreedte de minimale maat van de buffers.

Op die delen van Green Park Aalsmeer waar geen nieuwe ontwikkelingen zullen plaatsvinden, c.q. geen grond zal worden aangekocht, zullen de buffers (voorlopig) komen te vervallen. Voorbeelden hiervan zijn de buffer achter de woonbebouwing aan de Legmeerdijk en de buffer achter de woningen aan de Hornweg in deelgebied 9.

In deelgebied 6 komt de buffer op een andere plaats dan in de overige gebieden. Door de eigenaren van dit deel van de Hornweg is als randvoorwaarde bij de verkoop van hun gronden bedongen dat er geen groene grondwal als afscheiding tussen hun woningen langs de Hornweg en het bedrijfsterrein hoeft te worden aangelegd. Zij wensen deze zone zelf in eigendom te houden voor bedrijfsmatige activiteiten respectievelijk het op eigen terrein aan leggen van een groenzone. Wel worden de binnen de GPA gebruikelijke afstandsmaten, te weten een afstand van 80 m1 vanaf de Hornweg tot de rand bedrijfsterrein, gerespecteerd.

8.3.3 De verkeerstructuur

De hoofdstructuur

N201

Green Park Aalsmeer wordt ontsloten door een nieuwe infrastructuur. Dwars door Green Park Aalsmeer is de N201 aangelegd. De afritten van de N201 zijn middels parallelwegen aangesloten op de Middenweg. De sfeer van dit verkeersknooppunt wordt ingezet als de meest representatieve ruimte in Green Park Aalsmeer. Verder biedt de rest van het traject een goede mogelijkheid om Green Park Aalsmeer te presenteren aan het voorbijrijdend verkeer.

De Middenweg

Naast een belangrijke functie als hoofdontsluiting voor Green Park Aalsmeer zal de Middenweg, door de aansluiting op de N201, een belangrijke entree vormen voor Aalsmeer zelf. De Middenweg vormt tevens de verbinding tussen Aalsmeer en het nieuwe woongebied Oosteinde.

Een eenduidig profiel voor de Middenweg met begeleidende boombeplanting en aan één zijde een brede watergang vormt een krachtig gebaar en kan zodoende de diversiteit aan programma in de kamers opvangen. De kamers worden vanaf de Middenweg ontsloten.

De Japanlaan

Vanaf de Legmeerdijk wordt door Green Park Aalsmeer een nieuwe verbindingsweg met de Machineweg aangelegd. Deze nieuwe verbinding ontlast het woonprogramma aan de Machineweg.

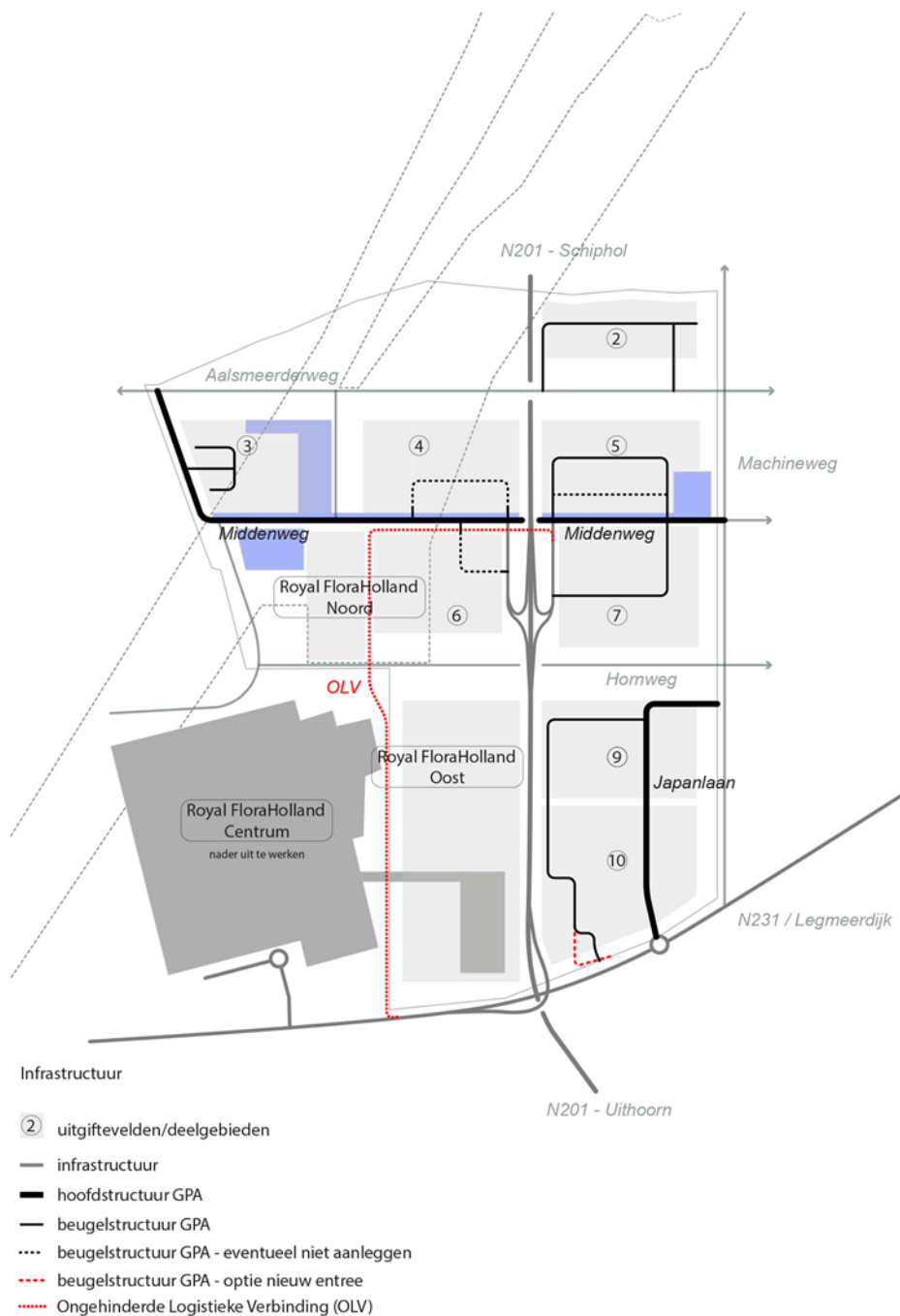
De beugelstructuren

De beugelstructuren ontsluiten de bedrijfskavels en sluiten aan op de hoofdinfrastructuur binnen Green Park Aalsmeer. De structuur vormt een doorgaand netwerk van bedrijfsstraten. De beugelstructuur bevindt zich in het uitgifteveld. De aansluiting op de hoofdinfrastructuur ligt in veel gevallen vast. Deze is bepaald door kaveldieptes, afstand tot knooppunten in de hoofdinfrastructuur en de doorgaande aansluiting op bedrijfsstraten in aangrenzende uitgiftevelden. Zodoende ontstaat er een overzichtelijke oriëntatie binnen het bedrijvenpark.

Inmiddels vormen uitgegeven kavels en ingepaste bestaande bedrijven een nieuwe situatie waarbinnen de gewenste beugelstructuur niet altijd meer mogelijk is. In dergelijke situaties heeft een doorgaande structuur de voorkeur boven doodlopende inprikkers, met een rijrichting in twee richtingen. Waar dit niet mogelijk is dient aan het uiteinde van de inprikker een keermogelijkheid te worden ingericht.

De Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV)

Het tracé van de OLV is geprojecteerd vanaf het terrein van Royal FloraHolland, dwars over het 'karrenterrein, langs de Middenweg en vervolgens over de N201 in de richting van de luchthaven Schiphol. Het exacte tracé wordt in 2016 nader uitgewerkt / bepaald.



Figuur 8.3.3 Tracé Ongestoorde Logistieke Verbinding

8.3.4 De waterstructuur

De hoofdwaterstructuur zal in principe niet veranderen. Deze is gebaseerd op de oorspronkelijke waterstructuur van de polder met zijn tochten en sloten. Waar mogelijk zijn de tochten verbreed en gekoppeld aan de hoofdstructuur van het plan. Ten behoeve van het functioneren van het watersysteem en de behoefte aan open water voor waterberging zijn waterlopen toegevoegd op de grens tussen woonlinten en bedrijventerrein. Deze nieuwe waterlopen zijn gekoppeld aan de groene buffers. Deze nieuwe waterlopen zijn minimaal zeven meter breed, waarvan twee meter natuurvriendelijke oever.

Eventuele extra ruimte voor waterberging kan buiten het plangebied van Green Park Aalsmeer, maar binnen dezelfde polder, de Oosteinderpoelpolder, worden gezocht. Het terrein van de RWZI (de installatie wordt op termijn afgebroken) zou hier een mooie kans voor bieden, zowel voor de functionele opgave als ruimtelijk, omdat de Middenweg hierdoor aan beide zijden een 'blauwe' entree krijgt.

8.3.5 Het recreatief gebruik

De IGGV-zone vormde in het masterplan als groene recreatieve en ecologische zone een verbinding tussen de Bovenlanden en de Bovenkerker Polder. Een belangrijk deel van de IGGV-zone was gelegen in de LIB-zone en sloot aan op de buffer ten oosten de Hornweg.

Door nieuwe ontwikkelingen in de LIB-zone (o.a. Schipholparkeren, deelgebied 3 en 4) wordt de IGGV-zone als concept verlaten. De resterende gebieden worden zodanig ingericht dat maximale recreatieve en ecologische winst behaald wordt en op een zodanige manier dat het groen optimaal beleefd kan worden.

8.4 Profilering deelgebieden

In de volgende paragrafen worden de karakteristieken en het programma van de verschillende deelgebieden nader beschreven. Deze indeling van de deelgebieden is bepaald vanuit een logisch samenhang:

- deelgebied 2: lokale mozaïek
- deelgebied 3 en 4: lokale mozaïek, Schiphol parkeren en logistiek
- deelgebied 5 en 7: Green Square en Home, Gift and Garden
- deelgebied 6
Royal FloraHolland Noord: logistiek
- Royal FloraHolland Oost sierteelt, experience en logistiek
- Deelgebied 9 / 10 (inter)nationaal mozaïek
- Royal FloraHolland centrum de marktplaats voor de sierteelt

Na de kaarten inzake de programmering zijn er nog enkele themakaarten inzake de karakteristieken van kavels toegevoegd.



8.4 Kaartbeeld deelgebieden

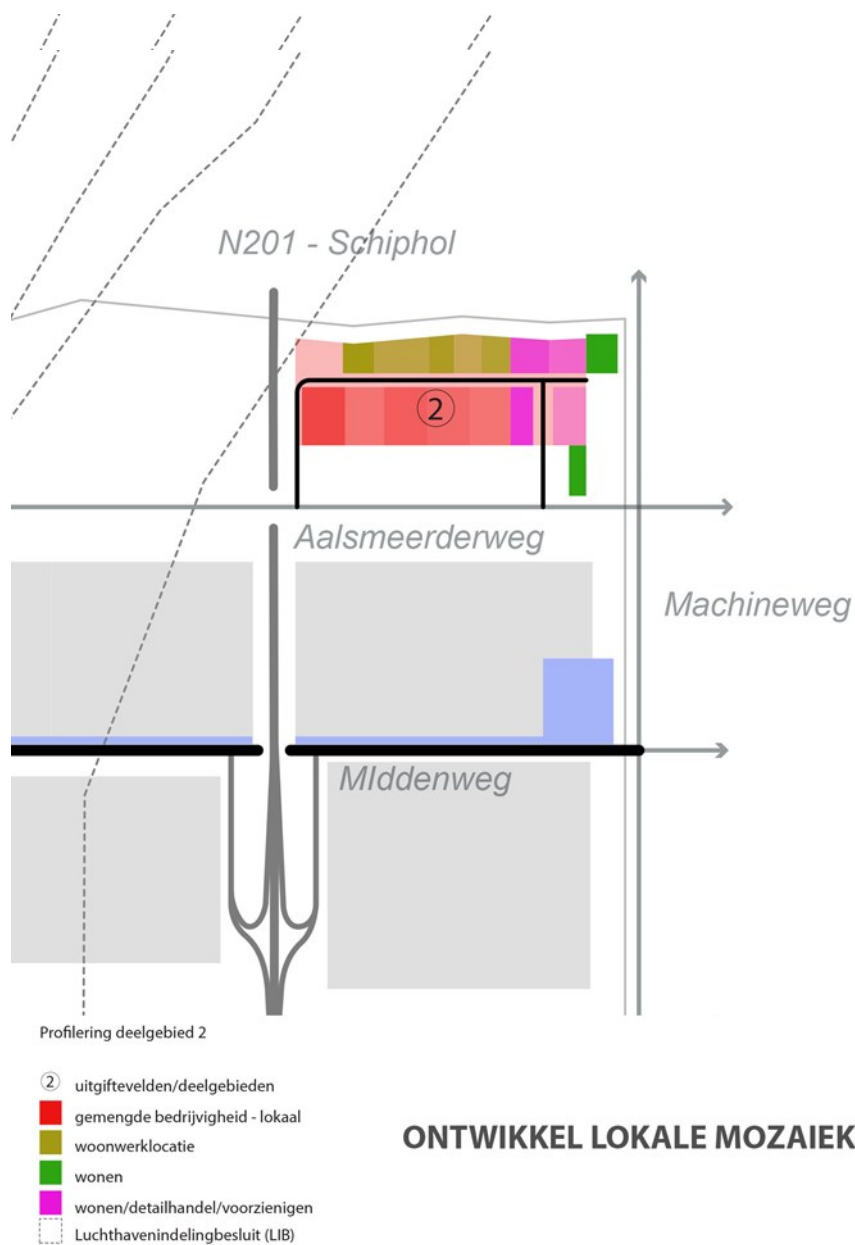
8.4.1 Profilering deelgebied 2

Deelgebied 2 ligt enigszins afgelegen van de overige deelgebieden en wordt ontsloten op het woonlint de Aalsmeerderweg. De relatief kleine kaveldiepte en ligging tussen twee woonlinten maakt het deelgebied geschikt voor lokaal georiënteerde gemengde bedrijvigheid. Door het verplaatsen van bedrijven uit de linten wordt de woonfunctie versterkt. Aan de oostzijde, aan de Machineweg en de Aalsmeerderweg worden in deelgebied 2 nieuwe woonkavels aangeboden.

Het deelgebied wordt door de beugelweg opgedeeld in een tweetal zones. Ten noorden van de beugelweg worden naast kleinschalige bedrijfskavels ook woon-werkkavels aangeboden waardoor de woonfunctie aan de Hoge Dijk wordt versterkt. Aan de zuidzijde van de beugelweg worden bedrijfskavels aangeboden voor diverse type bedrijven.

Aan de oostzijde blijft de supermarkt in haar huidige hoedanigheid gevestigd, waarbij geen ruimte voor uitbreiding wordt geboden, maar vernieuwing is mogelijk. Mocht het supermarktbedrijf ooit van deze locatie vertrekken, dan vervalt de bestemming detailhandel. Het is niet de bedoeling dat er in het deelgebied een nieuwe cluster detailhandel cluster wordt ontwikkeld. Er kunnen wel dienstverlenende functie en een beperkt aantal woningen worden gerealiseerd.

De geïsoleerde ligging van de kavels ten opzichte van de omgeving maakt het minder noodzakelijk om hoge eisen te stellen aan de beeldkwaliteit van de bedrijfsgebouwen.



8.4.1 Kaartbeeld deelgebied 2

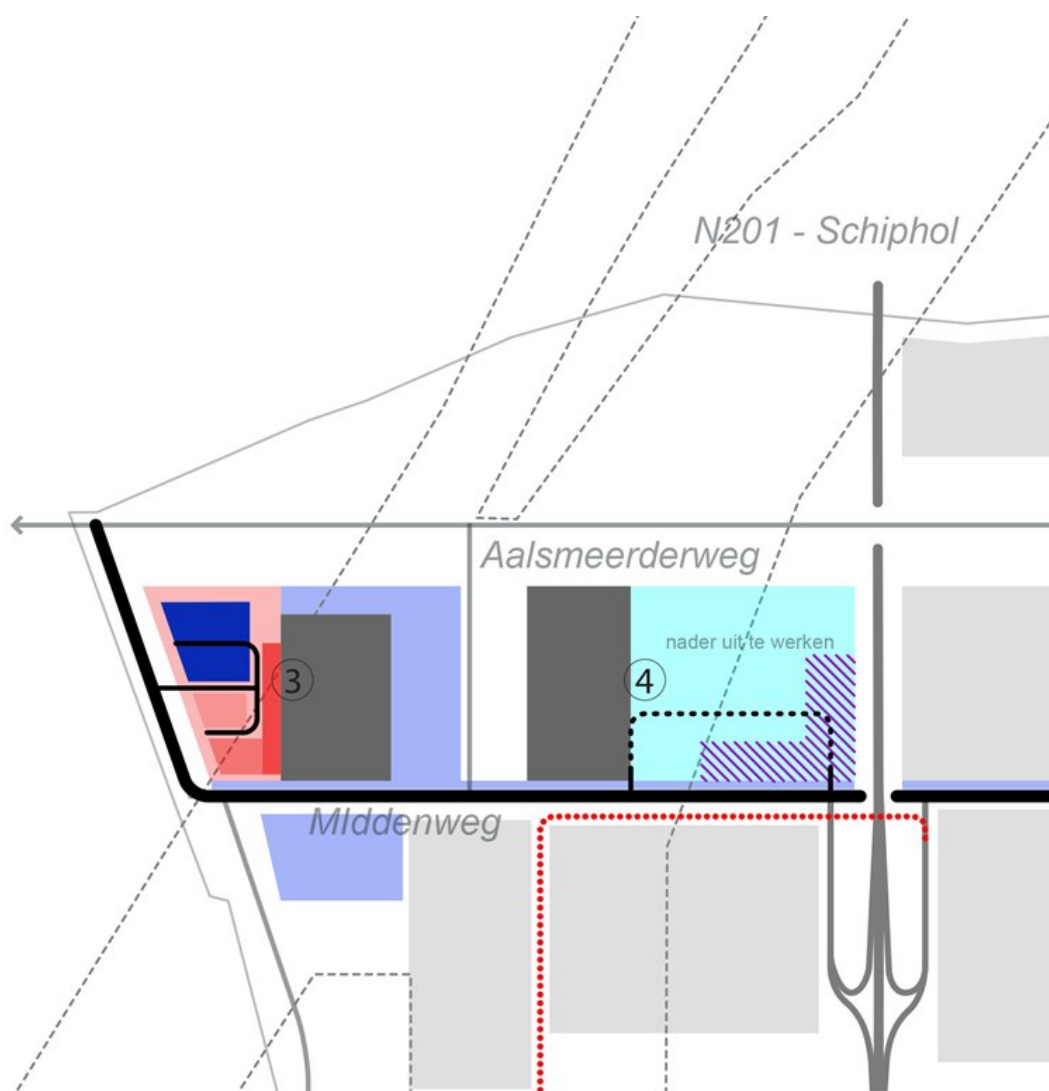
8.4.3 Profilering deelgebied 3 en 4

De deelgebieden 3 en 4 vormen een zeer gemêleerd geheel. Deelgebied 3 wordt opgedeeld in een tweetal zones. Door de projectie van het Luchthavenbesluit (zone 3) op het gebied wordt een gedeelte ontwikkeld voor Schipholparkeren. Het beperken van overlast voor omwonenden wordt georganiseerd door het aanleggen van een buffer naar het woonlint en door de landschappelijke inpassing van het parkeerterrein. Rondom het terrein wordt een rijk watergebied ingericht met begroeide eilanden en wordt de huidige paddenpoel ingepast. Vanaf de Middenweg zorgen de begroeide eilanden voor een groen scherm waardoor de auto's uit het zicht worden geparkeerd.

Het gedeelte, grenzend aan de nieuw aan te leggen Molenvlietweg, bevindt zich grotendeels buiten de contour van het luchthavenbesluit (zone 3) en oriënteert zich op kleinschalige lokale bedrijvigheid. Aan de noordzijde hiervan, grenzend aan de bufferzone naar de Aalsmeerderweg, wordt ruimte geboden voor een middelgroot arbeidsmigrantenhotel. Gezien de vraagtekens vanuit de omgeving over deze mogelijkheid, wordt als voorwaarde gesteld dat de locatie pas wordt ontwikkeld, nadat de locaties aan de Legmeerdijk en Japanlaan zijn gerealiseerd, er gedurende één jaar gebleken is dat de locaties Legmeerdijk en Japanlaan goed functioneren en niet tot overlast leiden en dan nog steeds een aantoonbare behoefte is aan een voorziening voor kortdurend verblijf.

Door de projectie van het Luchthavenbesluit (zone 3) op deelgebied 4 wordt ook in deelgebied 4 een deel ontwikkeld voor Schipholparkeren. Het beperken van overlast wordt ook hier georganiseerd door het aanleggen van een bufferzone naar het woonlint. Een groen ingerichte buffer aan de Midentocht zorgt naar de Middenweg voor een groen scherm, waardoor de auto's uit het zicht worden geparkeerd. Het gebied tussen Schipholparkeren en de N201 blijft vooralsnog onbestemd. Ingewikkelde grondposities, de projectie van het luchthavenbesluit (zone 3) en de mogelijkheid om een grote kavel aan te bieden hebben er toe geleid om dit gebied voorlopig onbestemd te laten.

De uitstraling van de bedrijven (en van het arbeidsmigrantenhotel) aan de Middenweg en de Molenvlietweg is belangrijk. De Middenweg en de Molenvlietweg vormen een belangrijke verbinding tussen Aalsmeer en de N201 waardoor ook veel passanten het bedrijventerrein zullen zien. De gebouwen moeten zich presenteren aan de Middenweg en Molenvlietweg. De geparkeerde auto's op de parkeerlocaties dienen juist uit het zicht geplaatst te worden. Dit leidt vervolgens tot een interessante afwisseling van bedrijfsgebouwen tussen een reeks groenblauwe gebieden.



Profilering deelgebied 3 en 4

- ② uitgiftevelden/deelgebieden
- gemengde bedrijvigheid - lokaal
- arbeidsmigrantenhotel middel groot
- parkeren
- logistiek (nader uit te werken)
- ▨ zoekgebied kantoren
- Luchthavenindelingbesluit (LIB)
- Ongehinderde Logistieke Verbinding (OLV)

ONTWIKKEL LOKALE MOZAIEK

LOGISTIEK

PARKEREN

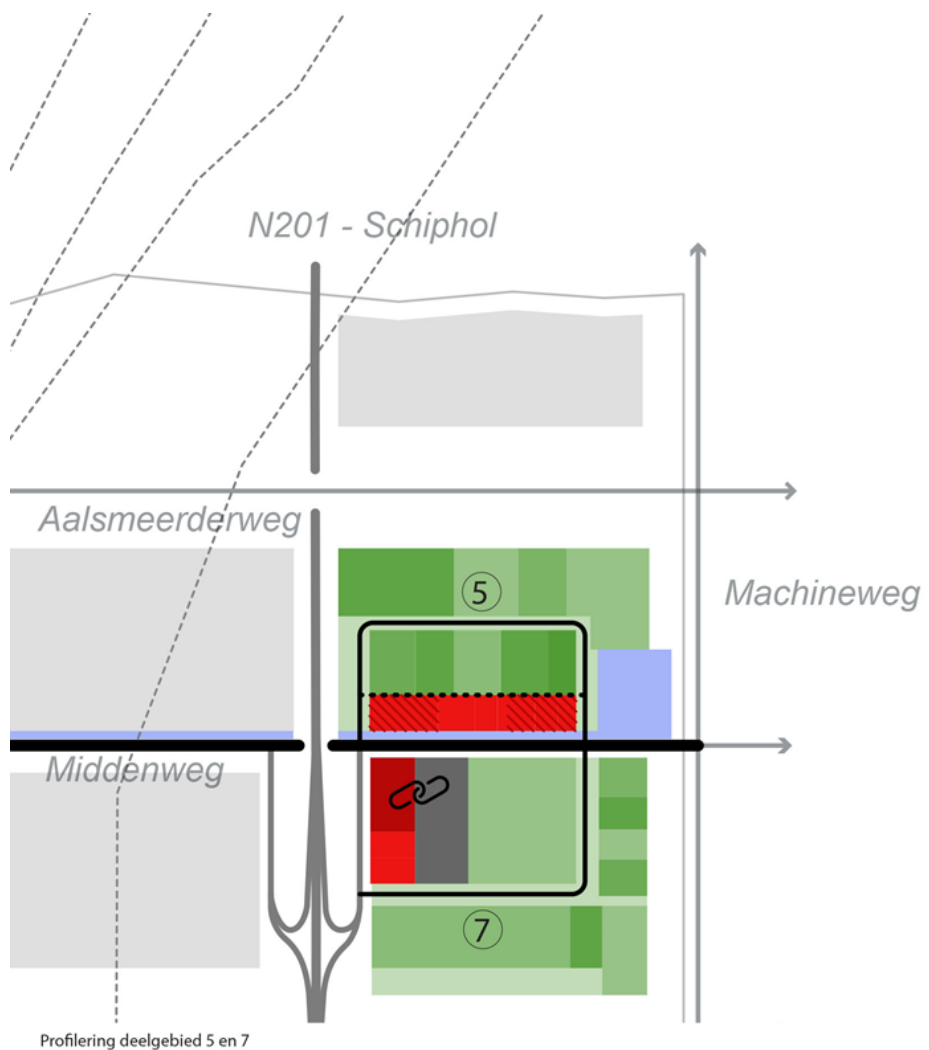
8.4.3 Kaartbeeld deelgebied 3 en 4

8.4.4 Profilering deelgebied 5 en 7 (Green Square)

De ontwikkeling van een steeds duidelijker wordend cluster, 'Home-, Gift- and Garden', wordt aangegrepen om deelgebied 5 en 7 te bestemmen als het 'Home-, Gift- and Garden-cluster' in Green Park Aalsmeer.

Het cluster trekt relatief talrijke zakelijke bezoekers vanuit de hele wereld die bij de verschillende bedrijven op gezette tijden hun collecties inkopen. Aan de Middenweg wordt Green Square ontwikkeld. Green Square wordt een centraal gelegen plek waar de bedrijven en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten. Naast hotels met congresfaciliteiten en een grootschalige parkeervoorziening is er ruimte voor retail, showrooms, horeca, kantoren en opleidingen.

De Middenweg is niet alleen een belangrijke route door het bedrijventerrein, maar zal ook de verbinding vormen voor Aalsmeer en de woonwijk Oranjewijk met de N201. Dit betekent dat er veel verkeer van de Middenweg gebruik zal gaan maken. Green Square zal zich dan ook nadrukkelijk presenteren aan de Middenweg. Het programma dat gericht is op publiek zal gesitueerd zijn aan de Middenweg en de gebouwen laten nadrukkelijk zien wat er binnenin gebeurt. Tezamen met aantrekkelijke routes en openbare ruimte, waar ruimte is voor ontmoeten en ontspanning, zal Green Square zich moeten ontwikkelen tot een levendige plek in het 'Home-, Gift- and Garden-cluster' en in Green Park Aalsmeer.



② uitgiftevelden/deelgebieden

Green Square - hotel en congresfaciliteiten, opleidingen, kantoren, horeca en retail

Home, Gift & Garden

hotel

zoekgebied hotel

voorziening langparkeren, gekoppeld aan hotel

Luchthavenindelingbesluit (LIB)

KANTOOR RETAIL B2B

HOTEL B2C

ETEN OPLEIDING

TANKSTATION SHOWROOM

HOME, GIFT & GARDEN

8.4.4 Kaartbeeld deelgebied 5 en 7

8.4.5 Profilering deelgebied 6 en FloraHolland Noord

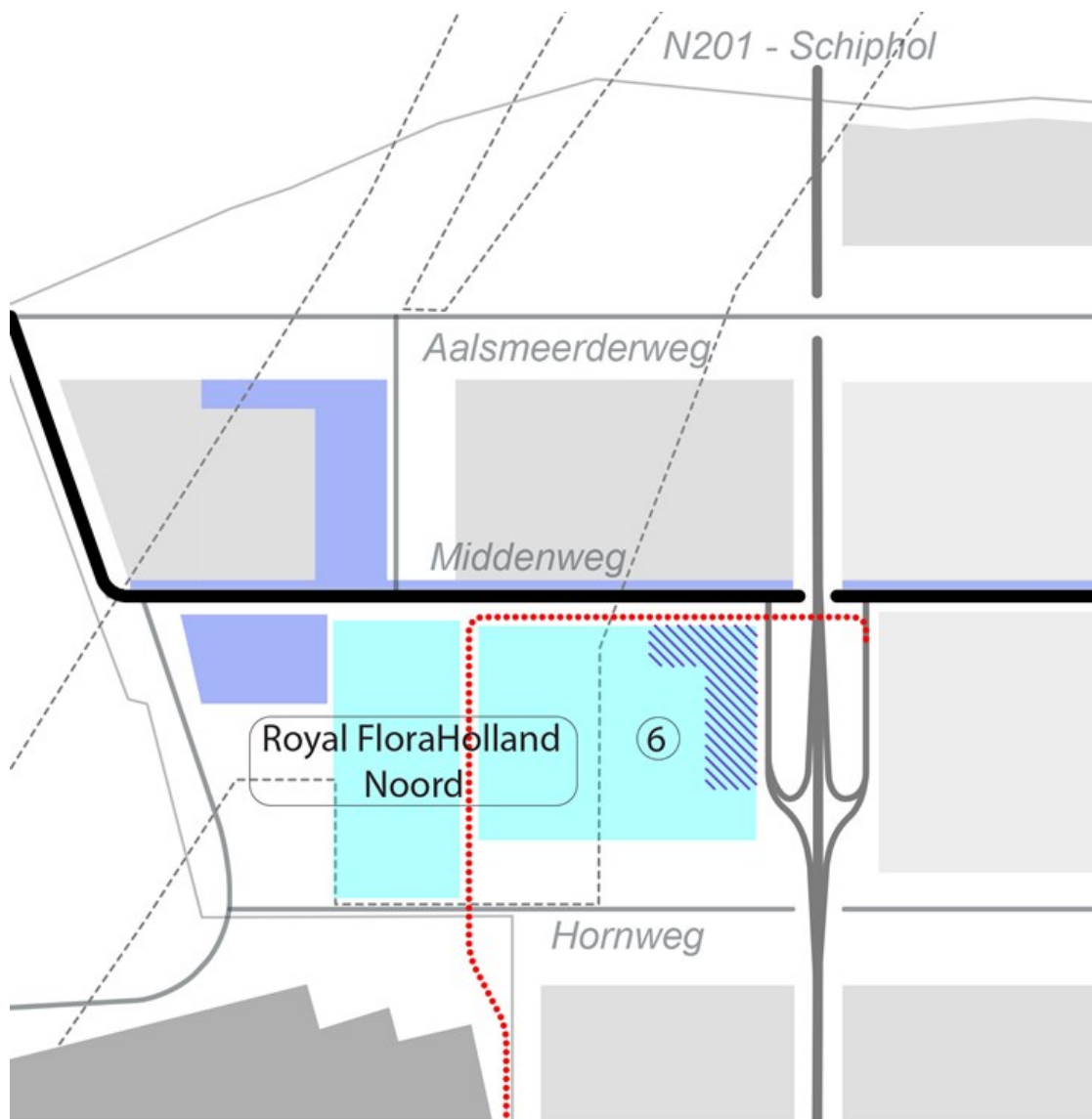
De aanleg van de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) tussen Royal FloraHolland en de N201 plaatst deelgebied 6 en het karrenterrein in een unieke positie. Tezamen met de mogelijkheid om grote bedrijfskavels aan te bieden worden beide gebieden bestemd voor logistieke bedrijvigheid.

De projectie van het Luchthavenbesluit (zone 3) op een deel van beide gebieden leidt echter tot een beperking van het aantal werknemers per bedrijf (22 werknemers per hectare). Dit lijkt echter, zeker door de mogelijkheid om grote bedrijfskavels aan te bieden, een haalbare ontwikkeling.

Naast logistieke bedrijvigheid behoort Schiphol parkeren tot de mogelijkheden. Op een vergelijkbare wijze als in deelgebied 3 en 4 moeten de parkeerterreinen uit het zicht geplaatst worden door groene buffers.

Bij de ontwikkeling van het karrenterrein dient rekening te worden gehouden met een aanzienlijke wateropgave (11%). Mogelijkerwijs wordt de wateropgave op eenzelfde wijze ingericht als het watergebied in deelgebied 3. Zo ontstaat aan de Middenweg een reeks van vergelijkbare groenblauwe gebieden.

De uitstraling van de bedrijven aan de Middenweg is belangrijk. De Middenweg vormt een belangrijke verbinding tussen Aalsmeer en de N201 waardoor ook veel passanten het bedrijventerrein zullen zien. De bedrijven moeten zich presenteren aan de Middenweg.



Profilering deelgebied 6 en Royal FloraHolland Noord

- ② uitgiftevelden/deelgebieden
- logistiek
- zoekgebied kantoren
- Luchthavenindelingbesluit (LIB)
- Ongehinderde Logistieke Verbinding (OLV)

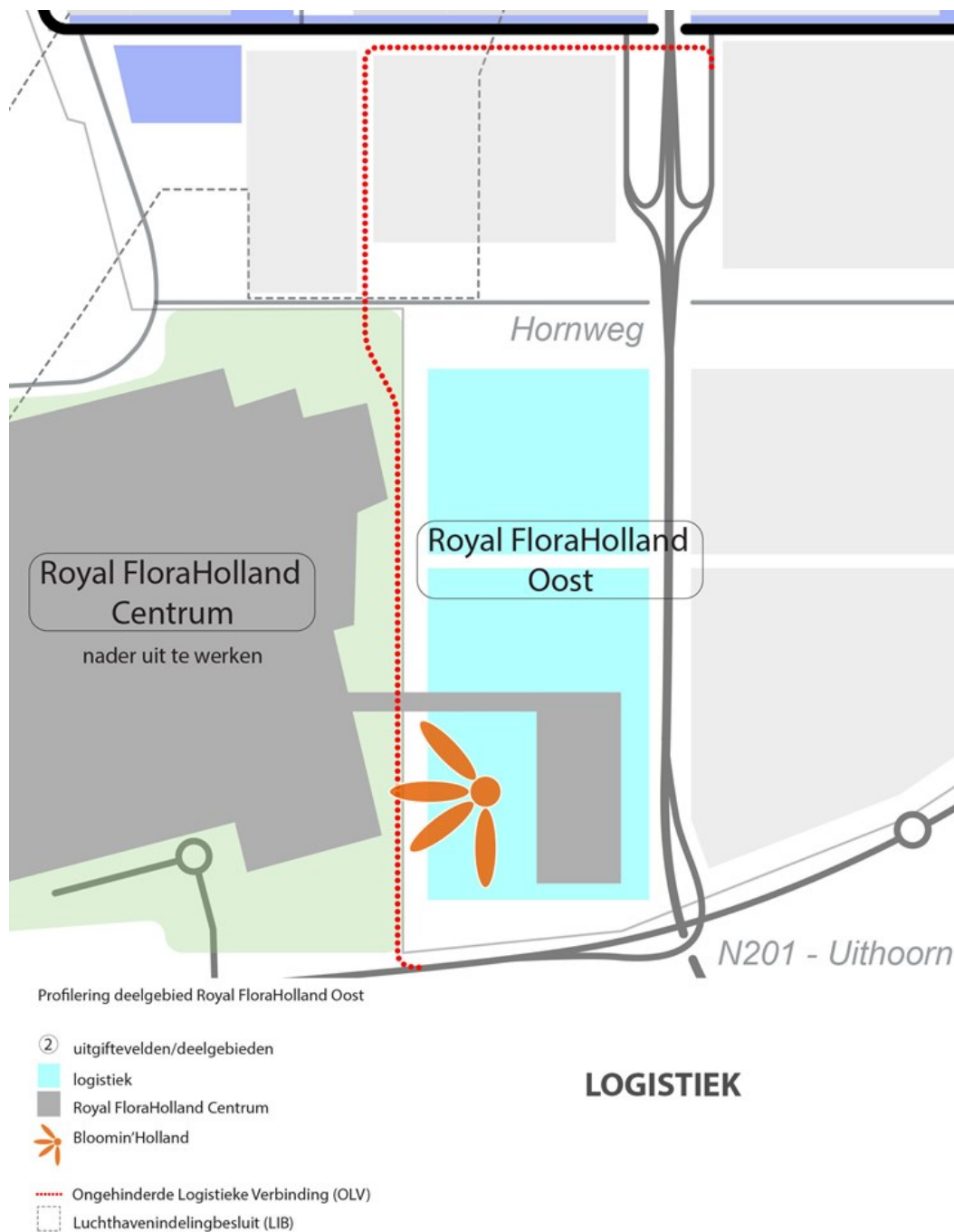
LOGISTIEK

8.4.5 Kaartbeeld deelgebied 6 en Royal FloraHolland Noord

8.4.6 Royal FloraHolland Oost

Deelgebied FloraHolland Oost behoort tot het ontwikkelingsgebied van Royal FloraHolland. Het gebied is bestemd voor logistieke bedrijvigheid, gelieerd aan de veiling. De grote bedrijfskavels worden ontsloten via de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) op de N201. De aanleg van de OLV is een randvoorwaarde voor het moment van ontwikkeling van dit gebied gezien de effecten op de verkeersafwikkeling.

Aan de zuidzijde, nabij de entree van het veilingterrein, wordt een nieuwe publiekstrekker ontwikkeld voor de sierteeltsector. Een experience waar publiek kennis maakt met de sierteelt en een ontmoetingsplek voor het bedrijfsleven.



8.4.6 Kaartbeeld Royal FloraHolland Oost

8.4.7 Deelgebied 9 en 10

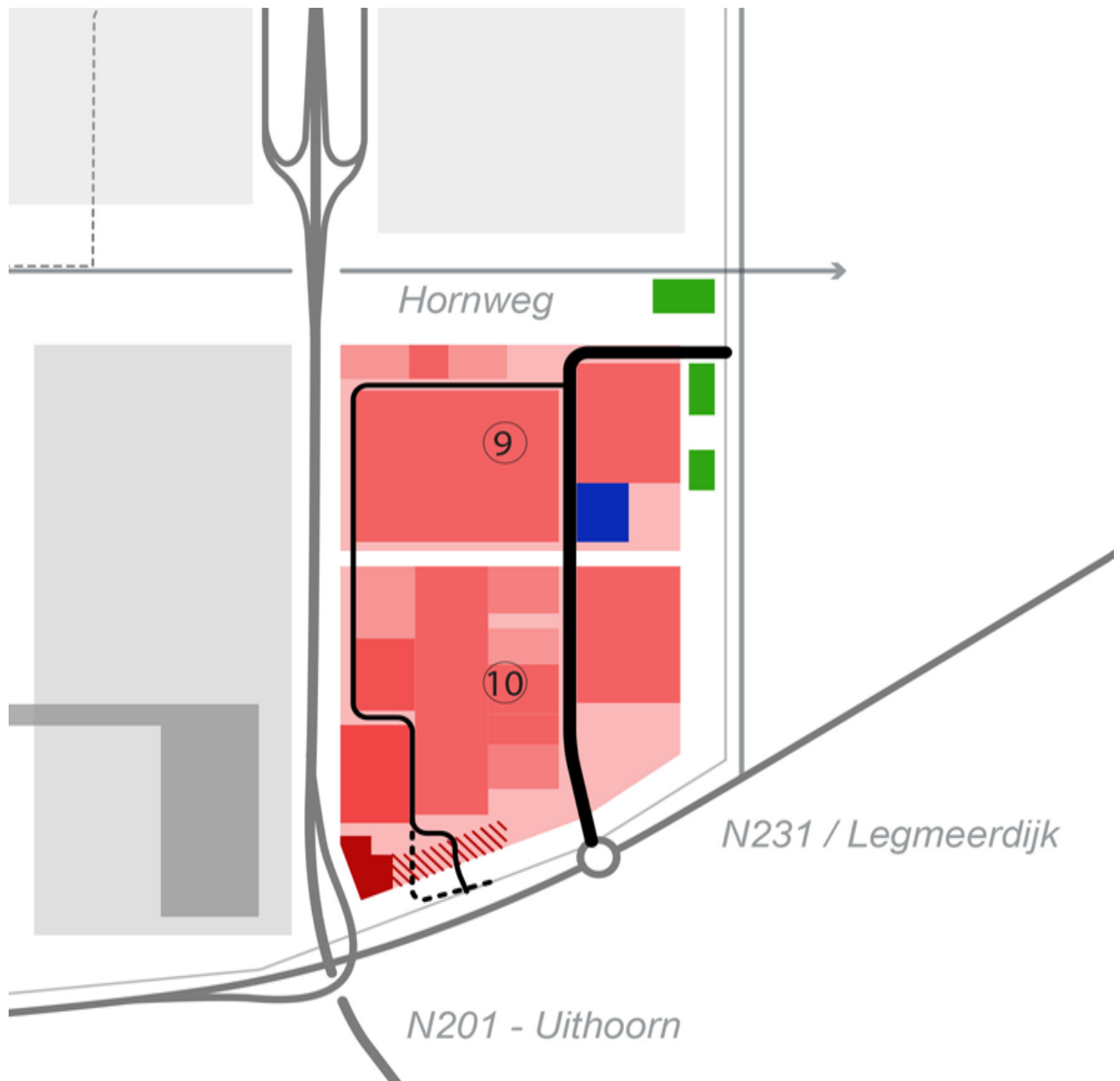
Beide deelgebieden vormen tezamen een gemêleerd gebied met diverse bedrijfssegmenten en kavelgrootten. Wat de bedrijven gemeen hebben is de oriëntatie op de nationale en internationale markt. De nabijheid van de N201 en het veilingterrein is dan ook een voorwaarde voor vestiging in beide gebieden.

De bedrijfssegmenten variëren van 'Home-, Gift- and Garden', logistiek, bakkerij, tot sierteelt gerelateerde bedrijven. Daarnaast wordt in beide gebieden de mogelijkheid geboden voor de ontwikkeling van arbeidsmigrantenhotels. In deelgebied 10 zijn er twee plekken aangewezen voor twee middelgrote voorzieningen. Op de locatie aan de Legmeerdijk wordt de mogelijkheid geboden om een combinatie van arbeidsmigrantenhotel en hotel te ontwikkelen. Beide locaties zijn ook bedoeld voor andere doelgroepen. Een aantal (leegstaande) woningen aan de Legmeerdijk tussen N201 en Japanlaan worden voor longstay voor arbeidsmigranten geschikt gemaakt.

De inrit naar Green Park Aalsmeer vanaf de Legmeerdijk wordt geoptimaliseerd, want de bestaande inrit is onoverzichtelijk en verkeersonveilig. De nieuwe inrit wordt vormgegeven als uitvoegstrook op de Legmeerdijk. In combinatie met de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg aan de achterzijde van de woonkavels verdwijnen de in- en uitritten van de woonkavels van de Legmeerdijk grotendeels. Dit zorgt voor een verkeersveiliger situatie op dit deel van de Legmeerdijk, zeker in relatie tot de kruising van de Legmeerdijk met de N201.

De bedrijven in deelgebied 9 en 10 presenteren zich nadrukkelijk aan de N201. De uitstraling van Green Park Aalsmeer wordt het meest zichtbaar vanaf de N201. De bedrijfsgebouwen maken dan ook een front naar de N201 en expeditie en parkeren wordt zoveel mogelijk uit het zicht gehouden. De Japanlaan vormt een tweede belangrijke ruimte in de deelgebieden. De Japanlaan is een doorgaande weg voor de omwonenden en de ontsluitingsweg voor beide deelgebieden. De bedrijven presenteren zich aan de Japanlaan met een front. Expeditie en parkeren worden zoveel mogelijk uit het zicht gehouden.

Aan de Machineweg en de Hornweg wordt ruimte geboden voor de ontwikkeling van een aantal woonkavels. Dit versterkt de woonfunctie van beide linten. In deelgebied 10 worden de bestaande bedrijven opgenomen in de organisatie van Green Park Aalsmeer.



Profilering deelgebied 9 en 10

- ② uitgiftevelden/deelgebieden
- gemengde bedrijvigheid en logistiek
- hotel en arbeidsmigrantenhotel
- zoekgebied hotel en arbeidsmigrantenhotel
- arbeidsmigrantenhotel middel groot
- wonen
- Luchthavenindelingbesluit (LIB)

ONTWIKKEL INTERNATIONALE MOZAIEK

8.4.7. Kaartbeeld deelgebied 9 en 10

8.4.8 Centrum Royal FloraHolland

De bebouwing op het centrum van Royal FloraHolland is historisch gezien steeds gefaseerd uitgebreid. De oudere delen van de bebouwing zullen gefaseerd transformeren naar nieuwere bebouwing met eigentijdse voorzieningen met meer dockboards, optimaal geschikt voor de sierteelthandel en logistiek. De kantorenvorraad zal krimpen en zich concentreren en clusteren in een moderne en op het nieuwe werken gerichte werkomgeving. Er zal een beperkte mutatie plaatsvinden van de in pandige logistieke ruimte naar handelshuisvestingsruimte. De transformatie is in hoofdzaak consoliderend van aard.



8.4.8 Kaartbeeld centrum Royal FloraHolland

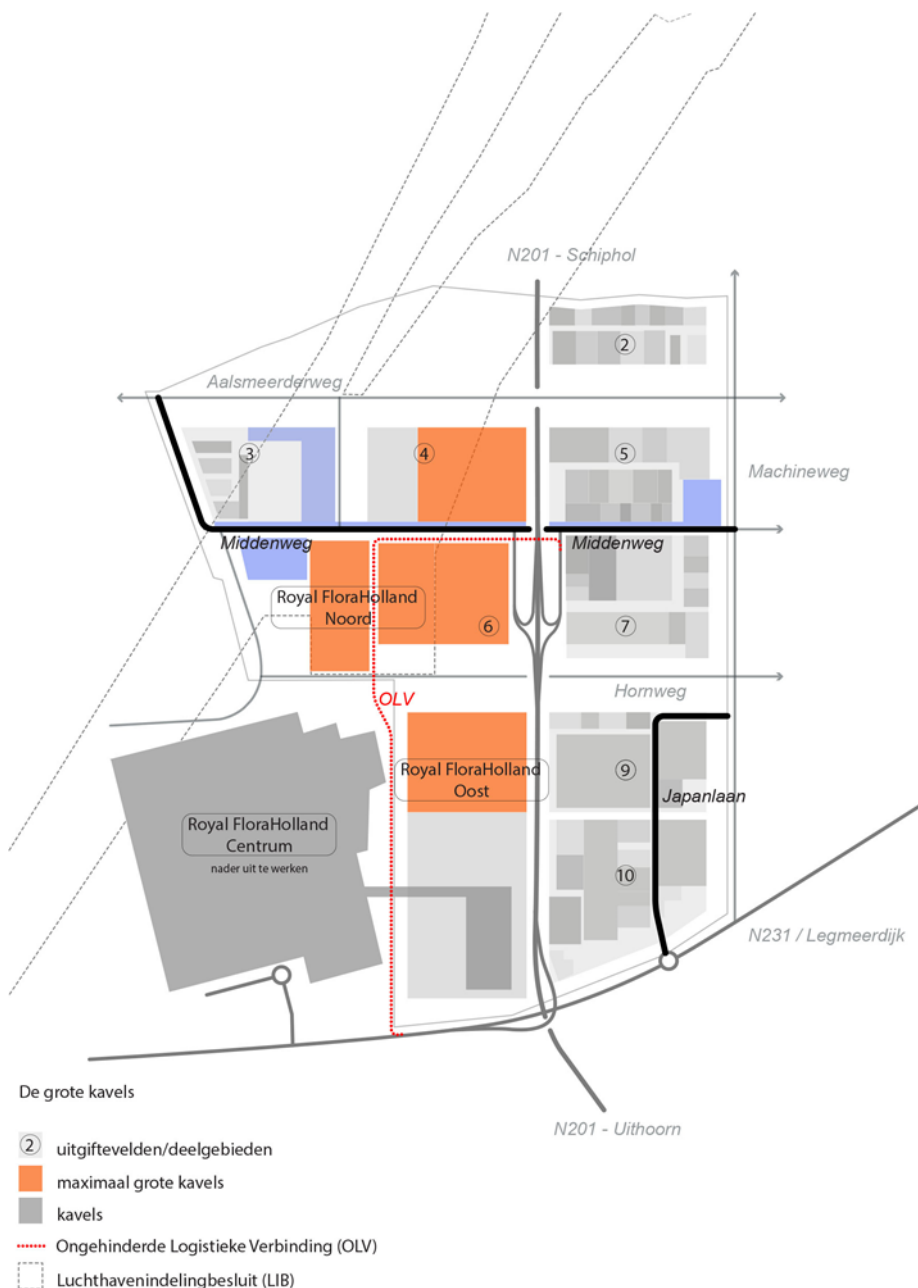


In bovenstaand kaartbeeld zijn de ontwikkelingen voor nieuwbouw en verbouw op de terreinen van Royal FloraHolland in één kaartbeeld vertaald.

8.4.9 Profilering: grote kavels

In de deelgebieden 4, 6, 8 en het Karrenterrein past het aanbieden van grote bedrijfskavels. Deze bedrijfskavels kunnen allen aangesloten worden op de Middenweg en de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV), waardoor grootschalige logistieke bedrijven een passende plek binnen Green Park Aalsmeer kan worden aangeboden.

De projectie van het Luchthavenbesluit (zone 3) leidt tot bestemmen van extensieve bedrijvigheid. Deze voorwaarde sluit goed aan bij het aanbieden van grootschalige bedrijfskavels in de logistieke sector.



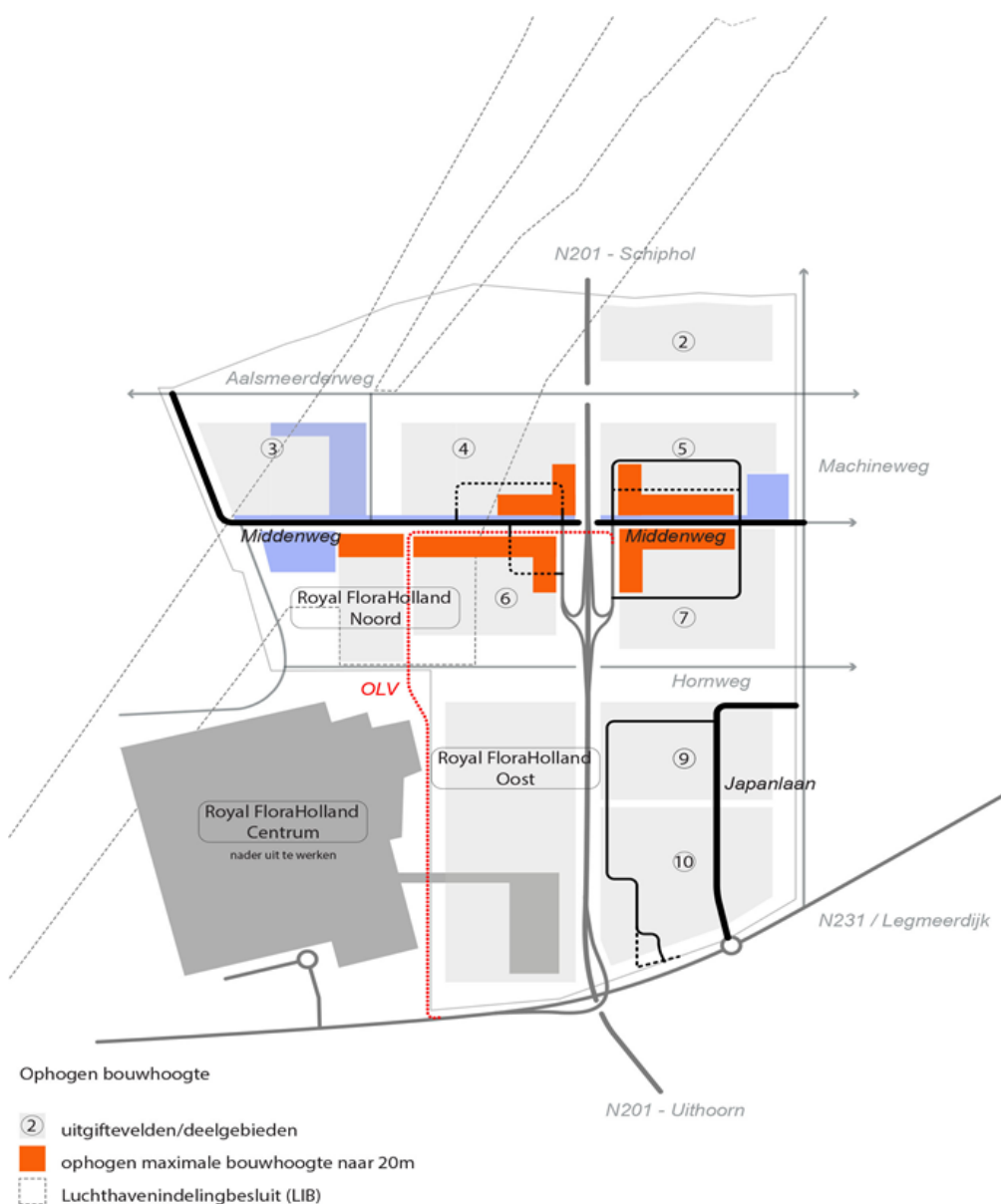
8.4.9. Kaartbeeld grote kavels

8.4.10 Profilering: bouwhoogte

Grenzend aan de Middenweg, in deelgebieden 4, 5, 6, 7 en het karrenterrein, is de wens om de bouwhoogte op te hogen tot 20m. Met name de huidige bedrijfsvoering binnen de logistieke sector leidt tot een grotere bouwhoogte dan de voorgeschreven 15m.

De bedrijfskavels bevinden zich op afstand van de woonlinten waardoor visuele hinder wordt uitgesloten.

In deelgebied 9, grenzend aan woonkavels aan de Hornweg, bevindt zich een uitgifteveld met een maximale bouwhoogte van 9 m. De bedrijfskavels zijn relatief ondiep dat in veel gevallen leidt tot een onrendabele bedrijfsvoering. Alleen een hoogte accent is in deze strook mogelijk. Een voorwaarde is dat de bedrijfsgebouwen een hoogwaardige uitstraling hebben naar de woonkavels en het zicht vanuit de bedrijfsgebouwen op de woonkavels wordt beperkt.



8.4.10. Kaartbeeld bouwhoogte

8.5 Normatieve uitgangspunten

De normatieve uitgangspunten voor de herziening van de structuurvisie zijn niet thematisch of gebiedsgericht, maar hebben betrekking op de normeringen voor de waterhuishouding en de stedenbouwkundige vormgeving. Deze technische uitgangspunten vinden veelal een doorvertaling in de verschillende bestemmingsplannen.

8.5.1 Waterhuishouding

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 het oppervlakte open water nog uit te breiden is het uitgangspunt dat binnen de Oosteinderpoelpolder de benodigde ruimte voor beide polders wordt gerealiseerd.

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).

Inmiddels is gebleken dat een aantal locaties binnen het gebied van Green Park Aalsmeer niet zal worden ontwikkeld. Op deze locaties zal de oorspronkelijke functie en bebouwing worden gehandhaafd. Daardoor zal ter plaatse het verharde oppervlak niet toenemen. Minder verharding betekent minder watercompensatie.

Als gevolg hiervan treedt een wijziging op in de totale wateropgave. De waterbergingsnorm in het plangebied (voor zover dit wordt ontwikkeld) van gemiddeld 11% blijft gehandhaafd. De wijziging in de wateropgave heeft louter betrekking op de hoeveelheid watercompensatie die op basis van deze norm zal moeten worden gerealiseerd.

Op basis van de stand van de planvorming per september 2014 kan hierin worden voorzien:

Overzicht wateropgave GPA	m2
Water en riet in plannen	133.307
Af gerealiseerde compensatie	2.347
Mee te tellen m2 water in verband met planvorming	130.960
Verplichting op basis van norm 11%	125.927
Conclusie: overschot van	5.032

Hiervoor is overleg met het Hoogheemraadschap nodig.

8.5.2 Stedenbouwkundige vormgeving

De beoogde stedenbouwkundige vormgeving is voornamelijk geënt op het Masterplan GPA (2006). De maatvoering is echter op basis van de huidige inzichten gewijzigd, waarbij steeds de balans wordt gezocht tussen de functioneel benodigde maatvoering en de benodigde maatvoering voor de gewenste beeldkwaliteit. Het gaat daarbij om zaken als de voorgeschreven afmetingen van openbaar gebied, afstandsmaten en oppervlakten van bebouwing, groenvoorzieningen en buffers.

8.5.2.1 Afmetingen

Bouwhoogten

- Verhogen van de max. bouwhoogte van 15m naar 20m, over de delen van deelgebied 4, 5, 6 en 7 langs de Middenweg;
- Specifieke programma's mogen afwijken van de max. bouwhoogte van 20m, zoals bijv. een hotel (zie 8.4.9);
- Langs de N201 zijn hoogteaccenten mogelijk tot 20 m;

8.5.2.2 Afstandsmaten

Afstand tot de erfgrans

- Bij een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrans 3m;
- Bij het ontbreken van een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrans 0,3m. We hebben het hier over de zijden aan de openbare ruimte.

Rooilijn

- De verplichte rooilijn van 12m uit de erfgrans, op de kavels grenzend aan de bedrijfsstraten, vervalt;
- Vaste rooilijnen vervallen. Het kwaliteitsteam kan aanbevelingen doen over de plaatsing van de bebouwing op basis van het BKP. Zo vervalt dus de vaste rooilijn op 12m van de erfgrans;

8.5.2.3 Oppervlakten

Percentage bebouwing

- Een max. bebouwingspercentage van 70%. Een bovengrens zorgt voor ruimte op de kavel voor pp. en opslag. Een minimum bebouwingspercentage wordt niet meer voorgeschreven;

Verplichte groenvoorziening

- de uitgeefbare gronden met bestemming groen worden verkleind tot 3m. Dit zal overeenkomen met de watertaluds.

Buffers

- De buffers zijn van 30m tot 25m versmald. Dit moet worden aangepast in het bestemmingsplan.

Realisatieparagraaf

9.1 Bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten

9.1.1. Bestuursovereenkomst en samenwerkingsverband

De invulling van de organisatiestructuur voor het project is op verschillende momenten in de afgelopen jaren aangepast. De basis van de structuur is echter ongewijzigd en de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn zijn nog steeds de enige 2 aandeelhouders van Green Park Aalsmeer Gebiedsontwikkeling BV

9.1.2. Wet voorkeursrecht gemeenten

Het in 2002 gevestigde voorkeursrecht is inmiddels komen te vervallen doordat de bestemmingen binnen de geldende termijnen niet zijn gerealiseerd. De Wro biedt inmiddels meer instrumenten om sturing aan gebiedsontwikkeling te geven. Besluitvorming hierover zal bij het vaststellen van bestemmingsplannen aan de orde komen. Uitgangspunt is dat er maatwerk wordt geleverd.

9.1.3. Gemeentelijke beleidsdocumenten

In de voorgaande hoofdstukken zijn de wijzigingen in de gemeentelijke beleidsdocumenten nader beschreven.

9.2 Exploitatie

De tekst in deze paragraaf is nagenoeg ongewijzigd met uitzondering van:

- De omvang van de deelgebieden 4 en 6 is aangepast vooral door het ontwikkelen van het karrenterrein (deelgebied Europa) van Royal FloraHolland
- Deelgebied 8 (locatie Oost) wordt door Royal FloraHolland ontwikkeld en heeft geen relatie met de verrekening van de kosten in de exploitatiegebieden van Green Park Aalsmeer. De afdrachten voor voorzieningen zijn in anterieure overeenkomsten met Royal FloraHolland geregeld en verzekerd.

9.2.2 Uitgangspunten verrekening kosten functies tussen exploitatiegebieden

Aanpassen tabel 1, het percentage groenopgave , was 23 % wordt...%, en het schrappen van de laatste zin van deze tabel.

9.2.3 Kosten functie infrastructuur provinciale weg N201

Ongewijzigd met uitzondering van de volgende wijziging in de tekst.

De laatste zin wordt: De gebiedsbijdrage van de gemeente Aalsmeer (in samenwerking met Uithoorn) van € 2.600.000,-- (NCW 2015) aan de provincie Noord Holland is gebaseerd op de drie toetsingscriteria. Deze bijdrage is in 2014 herzien, en met € 10.130.000 verlaagd. De gewijzigde toerekening naar de deelgebieden vindt plaats op basis van de tabellen genoemd in paragraaf 9.2.8.

9.2.4. Kosten functie infrastructuur Middenweg

De cijfers veranderen in de exploitatieplannen op grond van indexering.

De gewijzigde toerekening naar de deelgebieden vindt plaats op basis van de tabellen genoemd in paragraaf 9.2.8.

9.2.5. Kosten functie infrastructuur Japanlaan

De cijfers veranderen in de exploitatieplannen op grond van indexering.

9.2.6. Kosten functie Water

Aanpassen

De deelgebieden 3/5/7 ontvangen een bijdrage van de andere deelgebieden (was: 4 en 6); deze bijdrage bepaald is naar rato van de omvang van het oppervlakte water.

9.2.7. Kosten functie Groen

Tekst en tabel aanpassen aan nieuwe % groenopgaaf (was 22 %)

De deelgebieden 3/5/7 ontvangen een bijdrage van de andere deelgebieden (was: 4 en 6); deze bijdrage bepaald is naar rato van de omvang van het oppervlakte groen. De totale groenopgaaf in het plan is 15% (was: 23%).

9.2.8. Berekening verdeelsleutel kosten functies

De verhouding in de verkeersintensiteiten vanuit de verschillende deelgebieden en de gebieden buiten het plan zijn gewijzigd voor de Middenweg en de N201. Voor de Japanlaan zijn ongewijzigd. In de onderstaande tabellen staan de gewijzigde verhoudingen:

Middenweg	
Deelgebied	Verkeersintensiteit
2	0,0%
3, 5, 7	2,6%
4 en 6	24,6%
9 en 10	0,7%
Bovenplans	72,1%
Totaal	100,0%

N201	
Deelgebied	Verkeersintensiteit
2	0,0%
3, 5, 7	4,3%
4 en 6	14,8%
9 en 10	2,2%
Bovenplans	78,7%
Totaal	100,0%

De hoeveelheden groen en water veranderen in de verschillende deelgebieden en daarmee verandert de onderlinge verrekening tussen de deelgebieden. In deelgebied 3, 5 en 7 wordt meer groen en water gemaakt dan de norm. In de overige deelgebieden wordt minder groen en water gemaakt dan de norm. Op basis van deze oppervlakte verhouding worden de kosten tussen de deelgebieden vereffend.

Water

Deelgebied	Netto plangebied	Te realiseren	Norm
2	111.449	8.363	12.610
3, 5, 7	501.482	73.879	56.741
4 en 6	332.757	27.516	37.651
9 en 10	325.214	34.040	36.797
Totaal	1.270.902	143.799	143.799

Groen

Deelgebied	Netto plangebied	Te realiseren	Norm
2	111.449	10.083	16.834
3, 5, 7	501.482	107.144	75.745
4 en 6	332.757	30.913	50.261
9 en 10	325.214	43.821	49.121
Totaal	1.270.902	191.961	191.961

9.2.9 Planschade

{Ongewijzigd}

9.3 Fasering

Voor de ontwikkeling van het plangebied zal de volgende (globale) fasering worden aangehouden:

- **Deelgebied Middenweg en 3,5 en 7**

Deze deelgebieden zullen in de periode tot en met 2024 verder worden ontwikkeld. Hierbij wordt uitgegaan van de onderstaande planning:

	Start bouwrijp maken	Start woonrijp maken
deelgebied 3	gereed	2022
deelgebied 5	gereed	2020
deelgebied 7	gereed	2020
Middenweg	2018	2019

- **Deelgebied 9 en 10**

Deze deelgebieden zullen in de periode tot en met 2020 verder worden ontwikkeld. Hierbij wordt uitgegaan van de onderstaande planning:

	Start bouwrijp maken	Start woonrijp maken
deelgebied 9	gereed	2019
deelgebied 10	gereed	2019
Japanlaan	gereed	2016

- **Deelgebied 4 en 6**

Deze deelgebieden zullen in de periode 2018 tot en met 2024 verder worden ontwikkeld. De start van de verschillende onderdelen van de deelgebieden wordt gefaseerd opgepakt maar er is nog geen schema. Het schema zal te zijner tijd op de kaart behorende bij het vast te stellen exploitatie plan worden aangegeven.

- **Deelgebied 2**

Dit deelgebied zal in de periode 2016 tot en met 2024 worden ontwikkeld. De start van de verschillende onderdelen van de deelgebieden wordt gefaseerd opgepakt maar er is nog geen schema. Het schema zal te zijner tijd op de kaart behorende bij het vast te stellen exploitatie plan worden aangegeven

9.4 Locatie-eisen

Er zijn geen nieuwe locatie-eisen anders dan de inhoud van deze structuurvisie.

9.5 Maatschappelijke betrokkenheid

De structuurvisie is in nauwe samenwerking met Green Park Aalsmeer Gebiedsontwikkeling BV en in samenwerking met Royal FloraHolland tot stand gebracht.

Na de vaststelling van de ontwerp structuurvisie door het college wordt deze ter visie gelegd en er wordt een inspraakprocedure doorlopen. De gemeenteraad van Aalsmeer stelt de structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 met de beantwoording van de inspraakreacties vast.