

Herziening

N201-zone

1e Herziening N201-zone

Plan

Definitief

Gemeente Aalsmeer

Grontmij Advies & Techniek bv
Vestiging Zuid-Holland
Waddinxveen, 4 mei 2004

Verantwoording

Titel : 1e Herziening N201-zone

Projectnummer : 141469

Documentnummer : 99052232 - Fors/LV

Revisie : 2

Datum : 4 mei 2004

Auteur(s) : drs. F.B.H. Dercksen, drs. G.J.B. la Fors

e-mail adres : gilbert.lafors@grontmij.nl

Gecontroleerd : drs. F.B.H. Dercksen

Paraaf gecontroleerd : 

Goedgekeurd : drs. G.J.B. La Fors

Paraaf goedgekeurd : 

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Inhoud 1 ^e herziening.....	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Aanvullende hogere waardenprocedure.....	6
2.3	Bestemming “Verkeersdoeleinden (VN201)”	7
2.4	Waterparagraaf.....	9
2.5	Floor-space-index (FSI)	10
2.6	Openbaar vervoer.....	11
2.7	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	14
2.8	Locatiebeleid.....	14
2.9	Oppervlaktes kantoren	15
2.10	Rioolpersleiding	15
2.11	Flora- en faunawet	16
2.12	Archeologie en cultuurhistorische waarden	17
3	Uitvoerbaarheid	19
4	Procedure	20
4.1	Stappen	20
4.2	Vooroverleg voorontwerp	21
4.3	Inspraak voorontwerp.....	21
4.4	Zienswijzen tegen ontwerpbestemmingsplan.....	22
4.5	De verdere procedure	23
4.6	Mer-evaluatie	23
5	Voorschriften	25
	Artikel I: Verkeersdoeleinden en bedrijfsdoeleinden	25
	Artikel II: De plankaart.....	25
	Artikel III: Begripsbepaling geluidszoneringsplichtige inrichting	25
	Artikel IV: Risicocontour bij woondoeleinden.....	25
	Artikel V: Risicocontour bij verkeersdoeleinden	25
	Artikel VI: Verkeersdoeleinden N201	25
	Artikel VII: Risicocontour bij water	27
	Artikel VIII: Risicocontour bij rioolwaterzuivering	27
	Artikel IX: Rioolpersleiding	27
	Artikel X: Geluidszonering en brand-, explosiegevaar	28
	Artikel XI: Oppervlakten solitaire kantoren	28
	Artikel XII: Floor-space-index	29
	Artikel XIII: Risicocontour bij uit te werken bedrijfsdoeleinden.....	29
	Artikel XIV: Uit te werken Verkeersdoeleinden.....	29
	Artikel XV: Risicocontouren Schiphol	29
	Artikel XVI: Slotbepaling.....	31

Bijlage 1 Plankaart

1 Inleiding

Verlegging van de N201, één van de drukste provinciale wegen in Nederland, is uit oogpunt van verbetering van de veiligheid en leefbaarheid in de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en de Ronde Venen en van de bereikbaarheid van onder meer de luchthaven Schiphol en de VBA (Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer) gewenst. De Provincie Noord-Holland heeft het initiatief genomen om deze problematiek samen met de betrokken partijen op te lossen (Masterplan Corridor N201, 1996).

Er is sprake van een gebiedsgerichte aanpak. Naast verlegging van de N201 gaat het ook om een revitalisering van het aangrenzende gebied in combinatie met de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid. In dit kader is de Intergemeentelijke gebiedsvisie (IGGV) voor de betrokken gemeenten (juni 2000) opgesteld die als bouwsteen heeft gediend voor het Streekplan Noord-Holland-Zuid.

Voor het Aalsmeerse grondgebied biedt de verlegging van de N201, als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid, de mogelijkheid het aangrenzende gebied te ontwikkelen tot een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein. Daarbij staat een brede invulling van het bedrijventerrein centraal. Naast segmenten als transport en logistiek betreft het ook mogelijkheden voor onder meer veilinggebonden bedrijvigheid, kantoren en tuinbouwgebonden bedrijven. Met de verlegging van de N201 kan tevens het gebied waar de bestaande N201 doorheen loopt kwalitatief worden verbeterd. De bestaande N201 zal worden geherprofileerd, waardoor de huidige barrièrefunctie van de N201 binnen de kern wordt opgeheven.

Aangezien de vigerende bestemmingsplannen niet voorzien in de beoogde nieuwe ontwikkelingen op het grondgebied van de gemeente Aalsmeer, bleek een herziening van deze bestemmingsplannen noodzakelijk.

Begin 2001 is het gemeentebestuur gestart met de opstelling van het bestemmingsplan "N201-zone". Gedurende deze periode van opstelling, heeft op meerdere momenten informatie-uitwisseling met de burgers en andere belanghebbenden plaatsgevonden. Op 14 februari 2002 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan "N201-zone" vastgesteld.

Het bestemmingsplan is globaal van opzet, aangezien de realisatie van de te verleggen N201 en het bedrijventerrein over meerdere jaren loopt. In het plan zijn zowel eindbestemmingen, voor onder meer de bebouwingslinten en de VBA, als ook uit te werken bestemmingen opgenomen. Uiteraard zijn de voor het bestemmingsplan onmiskenbare elementen van de stedenbouwkundige structuur, waaronder de gedachte milieuzonering en de maximale bouwhoogte, in het plan opgenomen. De uit te werken bestemmingen worden, op het moment dat de plannen van de weg en het bedrijventerrein zijn uitgekristalliseerd, via uitwerkingsplannen nader ingevuld.

Op 24 september 2002 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het bestemmingsplan "N201-zone" gedeeltelijk goedgekeurd. Goedkeuring is onthouden aan delen van de bestemming "Uit te Werken Verkeersdoeleinden (UV)" en aan enkele uitwerkingsregels voor de bestemming "Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden (UB)".

In januari 2004 hebben Gedeputeerde Staten opnieuw in deze zaak voorzien en hierbij een gelijkkluidend besluit genomen. Dit hernieuwde besluit was nodig als gevolg van vernietiging van het besluit uit september 2002 door de Raad van State (oktober 2003). De Raad van State zag zich genooddaakt dit besluit te vernietigen, omdat de Provincie in haar belangenafweging bij besluitvorming over het bestemmingsplan een vormfout had gemaakt. Omdat het hierbij gaat om een vormfout zijn er geen consequenties voor de inhoud van het bestemmingsplan, noch voor deze "1^e Herziening N201-zone", en konden Gedeputeerde Staten op korte termijn opnieuw in de zaak voorzien.

De partiële herziening repareert de onderdelen die Gedeputeerde Staten in hun besluiten aan goedkeuring hebben onthouden. Als een voor een ieder bindende regeling, bestaat deze partiële herziening uit een plankaart en voorschriften. Hieraan gaat de toelichting vooraf.

In de toelichting wordt allereerst nader ingegaan op de onderdelen waarop deze herziening betrekking heeft. Daar waar relevant wordt op basis van de nu beschikbare informatie en het verrichte aanvullende onderzoek gemotiveerd op welke wijze reparatie van het plan plaatsvindt. Vervolgens worden de noodzakelijke aanvullingen en wijzigingen in de voorschriften behandeld. De voorschriften van het moederplan N201-zone blijven behoudens de in dit bestemmingsplan opgenomen herzieningen onverkort van kracht. Om dit duidelijk weer te geven in de voorschriften is ervoor gekozen om bij het nummeren van de artikelen uit te gaan van Romeinse cijfers. Hierdoor wordt duidelijk dat de artikelnummering niet verwijst naar het moederplan. De verwijzing naar het moederplan is opgenomen in de aanhef van elk artikel. Per artikel is aangegeven of het bestaande artikel uit het moederplan wordt aangevuld, deels vervangen of geheel vervangen door de in het artikel opgenomen voorschriften.

Ditzelfde geldt voor de plankaart. Op de plankaart zijn alleen de gronden waar de herziening voor geldt in kleur weergegeven en omgeven door een plangrens. Voor de overige gebieden blijft de plankaart van het moederplan N201-zone onverkort van toepassing. Achterin is de plankaart van de partiële herziening in kleur opgenomen. Deze plankaart is in kleur uitgevoerd (schaal 1:2500) en is als "uitsnede" op de bestaande plankaart (in zwart-wit) weergegeven. Op de plankaart is tevens aangegeven op welke gronden de dubbelbestemming "Rioolpersleiding" betrekking heeft.

2 Inhoud 1^e herziening

2.1 Algemeen

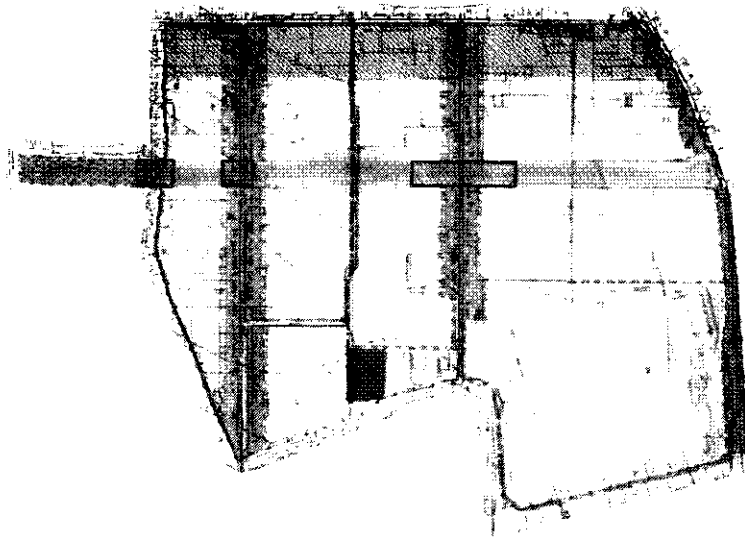
Deze 1^e partiële herziening heeft betrekking op de volgende onderdelen:

- aanvullende hogere waardenprocedure;
- bestemming “Uit te Werken Verkeersdoeleinden (UV)”;
- waterparagraaf;
- floor-space-index;
- openbaar vervoer;
- Luchthavenindelingbesluit;
- locatiebeleid;
- verkeersonderzoek;
- oppervlaktes kantoren;
- rioolpersleiding;
- Flora- en faunawet;
- archeologie en cultuurhistorische waarden.

2.2 Aanvullende hogere waardenprocedure

In opdracht van de Provincie Noord-Holland is in het najaar van 2001 akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting van de verlegde N201. Uit dit onderzoek bleek dat de geluidbelasting voor een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zal gaan overschrijden. Voor deze woningen is een hogere waardenprocedure gevoerd. Deze procedure is in januari 2002 afgerond met de vaststelling van de hogere waarden door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Er is echter gebleken dat voor een aantal woningen onterecht geen ontheffing is aangevraagd. Gedeputeerde Staten hebben om die reden goedkeuring onthouden aan delen van de bestemming “Uit te Werken Verkeersdoeleinden” (de met rode omlijning aangegeven gebieden op de plankkaart bij het bestemmingsplan, zie figuur 1). Het betreft de wegdelen ter hoogte van de kruisingen met de Oosteinderweg, de Aalsmeerderweg en de Hornweg.



Figuur 1: niet-goedgekeurde delen van de bestemming "Uit te Werken Verkeersdoeleinden"

Om die reden is er een aanvullende aanvraag voor een hogere waarde ingediend. De aangevraagde hogere waarden zijn inmiddels allen door Gedeputeerde Staten vastgesteld. De hogere waarden die Gedeputeerde Staten reeds in 2002 hebben vastgesteld zijn onverminderd van kracht gebleven.

2.3 Bestemming "Verkeersdoeleinden (VN201)"

Wegontwerp

Voor de te verleggen N201 is inmiddels het definitief ontwerp van het tracé van de weg beschikbaar (Regioakkoord N201+/Tweede Bestuursovereenkomst, vastgesteld in januari 2003). Het ruimtebeslag blijkt circa 50 tot 60 m te bedragen van de oorspronkelijk gereserveerde 100 m voor de bestemming "Uit te Werken Verkeersdoeleinden (UV)". Dit verminderde ruimtebeslag hangt samen met het laten vervallen van de derde rijstrook.

Nu de plannen voor het tracé uitgekristalliseerd zijn, wordt er in het kader van deze partiële herziening voor gekozen het gehele tracé als globale eindbestemming "Verkeersdoeleinden N201" te bestemmen.

De overige 40 m van de oorspronkelijk gereserveerde ruimte voor het tracé blijft bestemd als "Uit te Werken Verkeersdoeleinden". Binnen deze bestemming is onder meer het handhaven van bestaande woningen, alsmede de bestemming "Bedrijfsdoeleinden", mogelijk. In de uitwerkingsplannen voor het bedrijventerrein zal deze zone een eindbestemming krijgen. De uitwerkingsplannen kunnen echter pas worden opgesteld, nadat de Provincie Noord-Holland onderhavige herziening heeft goedgekeurd (naar verwachting eind 2004).

Tijdens deze herziening is gebleken dat een aantal woningen ter hoogte van de Aalsmeerderweg en Donker Amsterdam gehandhaafd kan worden. Deze woningen zijn derhalve meegenomen in voorliggende herziening. Op de plankaart hebben deze woningen de bestemming "Woondoeleinden" gekregen. Hetzelfde geldt voor de weg waarop de woningen zijn ontsloten. Aan deze gronden is de bestemming "Verkeersdoeleinden" gegeven. De voorschriften uit het moederplan N201 zijn hierop overeenkomstig van toepassing.

De weg bestaat hoofdzakelijk uit 2 x 2 rijstroken, voor circa 40% gelegen in een tunnel en openbakconstructie (voorzien van kanteldijken) en 60% op maaiveld.

Ter hoogte van de tunnelbak is de bestemming “Verkeersdoeleinden” verder versmald door het vervallen van de derde rijstrook. De weg kruist de Oosteinderweg, Hoge Dijk en Aalsmeerderweg ongelijkvloers (door middel van de tunnel en open bak). De Middenweg wordt ongelijkvloers gekruist door middel van een viaduct. Ten behoeve van de centrale entree van Aalsmeer, alsmede ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein wordt hier een aansluiting op de N201 gemaakt. De Hornweg wordt geknipt voor gemotoriseerd verkeer: voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) wordt ter hoogte van de Hornweg een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd.

Aan de voorschriften wordt een nieuw artikel Verkeersdoeleinden N201 toegevoegd. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat eventuele aanpassingen op het ontwerp alleen mogelijk zijn voor zover deze binnen de juridische planopzet (voorschriften en plankaart) van het bestemmingsplan passen.

Aansluiting Legmeerdijk

Uit het ontwerp van het tracé is gebleken dat voor de aantakking van de Legmeerdijk op de N201 ruimte benodigd is op Aalsmeers grondgebied. Deze ruimte is noodzakelijk om het kruispunt voor de aansluiting tussen de Legmeerdijk en de N201 te realiseren.

Het ruimtebeslag van deze aansluiting en bijbehorende opstelstroken is groter dan aanvankelijk in het bestemmingsplan “N201-zone” werd verondersteld.

Aan de westzijde van het nieuwe tracé is ruimte nodig voor ondermeer opstelstroken voor de op- en afritten. Dit geeft aanleiding tot een kleine uitbreiding van het plangebied. De betreffende gronden krijgen in het bestemmingsplan de eindbestemming VN201.

Aan de oostzijde van het nieuwe tracé dient in de toekomst een rotonde te worden aangelegd, waarvan een klein gedeelte op Aalsmeers grondgebied valt. De exacte ligging van deze rotonde is op het moment van de vaststelling van dit bestemmingsplan nog onvoldoende duidelijk. Vandaar dat is besloten deze rotonde geen onderdeel te laten uitmaken van deze 1^e Herziening. De in de toekomst te doorlopen planologische procedure zal aan de procedure voor de aanleg van een rotonde op het grondgebied van Amstelveen worden gekoppeld. Bij het doorlopen van de benodigde planologische procedure zal moeten worden bekeken op welke wijze in de toekomst een rotonde op een goede wijze planologisch kan worden ingepast. Hierbij zullen aspecten als geluidhinder en ontsluiting van bestaande percelen op de Legmeerdijk een plaats moeten krijgen. Als blijkt dat aan deze zaken in voldoende wijze tegemoet kan worden gekomen, zal de benodigde planologische procedure te zijner tijd worden opgestart.

Aanvullend verkeersonderzoek

In het kader van het MER N201 is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Het ontwerp van de weg is na verschijning van dit MER N201 echter nog gewijzigd. Naar aanleiding hiervan heeft het Projectbureau N201+ nieuwe verkeersmodelberekeningen laten uitvoeren, waarbij de meest recente plannen voor de verlegging van de N201 uitgangspunt zijn geweest. Dit onderzoek is uitgevoerd door Goudappel Coffeng.

Ter verfijning van dit onderzoek is bovendien een aanvullend onderzoek in opdracht van de gemeente uitgevoerd. Bij dit aanvullend onderzoek, uitgevoerd door Grontmij, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de studie van Goudappel Coffeng. Als uitgangspunt is gehanteerd dat de N201 wordt gerealiseerd vanaf de A4 tot en met de aansluiting op de huidige N201 ter hoogte van Amstelhoek.

De sociaal-economische gegevens zijn onveranderd ten opzichte van het onderzoek van Goudappel Coffeng. Het programma uit het bestemmingsplan “N201-zone” is hierin verwerkt. Voor het wegennetwerk is een aanpassing gemaakt: ter plaatse van de gemeente Aalsmeer is gewerkt met een verfijnd netwerk, dat beter overeenkomt met de werkelijkheid.

De conclusie uit het aanvullend onderzoek is als volgt: in het aanvullend onderzoek is onder meer gekeken naar de capaciteit van de kruising N201-Middenweg. Uit het definitief ontwerp is gebleken dat deze kruising ongelijkvloers wordt, waarbij de aansluitingen tussen de op- en afritten van de N201 door middel van rotondes zullen worden vormgegeven. Geconcludeerd is dat indien de Middenweg op deze wijze zal worden aangesloten op de N201 er geen problemen in de verkeersafwikkeling te verwachten zijn.

Deze conclusie kan worden getrokken bij verschillende intensiteitvarianten. Bij een te verwachten verkeersintensiteit op de Middenweg (2010) van ruim 800 motorvoertuigen bij de aansluiting met de Zwarteweg, circa 1.400 motorvoertuigen op het middengedeelte en bijna 2.000 motorvoertuigen per twee uur ochtendspits bij de aansluiting met de N201 volstaat een wegprofiel voor de Middenweg van 2 x 1 rijstrook en zijn er geen problemen in de afwikkeling te verwachten.

Dit geldt eveneens indien wordt uitgegaan van een vorkaansluiting tussen de Middenweg en de Zwarteweg (eveneens een aansluiting in westelijke richting, waarbij hogere intensiteiten op de Middenweg gelden, variërend van 1.500 tot 2.400 motorvoertuigen).

2.4 Waterparagraaf

Voor het gehele tracé van de te verleggen N201 (dus ook buiten de gemeente Aalsmeer) zal door de Provincie Noord-Holland een ontwerp worden gemaakt dat een oplossing biedt voor eventuele knelpunten die het ontwerp van de weg ten aanzien van water veroorzaakt.

Met het Hoogheemraadschap en het Waterschap is overeengekomen om in aanvulling op het waterstructuurplan dat ten grondslag heeft gelegen aan bestemmingsplan “N201-zone”, in onderhavige herziening een waterparagraaf op te nemen om de belangrijkste wateraspecten uit het wegontwerp toe te lichten en vast te leggen.

Deze waterparagraaf is integraal besproken met het Waterschap Groot-Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Zij zijn akkoord gegaan met de inhoud ervan.

Waterhuishouding

De in het bestemmingsplan gereserveerde ruimte voor het wegtracé van de te verleggen N201 is 60 m. Het basisprofiel van de te verleggen N201 is 17,70 m voor 2 x 2 rijstroken met een middenberm. Rekening houdend met bermen van 5 m breed aan beide zijden van de weg, resteert een profiel van 15 m aan weerszijden voor de watergangen.

In de Oosteinderpoelpolder wordt over het grootste deel van het tracé van de te verleggen N201 aan weerszijden een hoofdwatgang aangelegd. Deze watergangen lopen vanaf (de teen van) de Legmeerdijk tot aan de noordelijke wegsloot langs de Aalsmeerderweg, conform de hoofdwatstructuur in het bestemmingsplan “N201-zone” en het waterstructuurplan. Deze watergangen hebben een breedte van minimaal 7 m op de waterlijn en een diepte van 1 m.

Aan de wegzijde hebben beide watergangen een talud van 1:3 en aan de bedrijventerreinzijde een talud 1:5 (boven water). De bestaande lintwegen worden gekruist met duikers met een minimale diameter van 1 m.

Het tracé van de te verleggen N201 wordt op twee plaatsen gekruist. Bij de Horntocht door middel van een vaarduiker met een minimale breedte van 2 m en een hoogte boven het gemiddelde polderpeil van 1,25 m. Bij de Midden-tocht door middel van een watergang onder het te realiseren viaduct over de Middenweg met een afmeting van 7 m op de waterlijn en een natuurvriendelijke oeverinrichting. Hiermee wordt voldoende doorstroming in de polder gewaarborgd.

Het totaal aan oppervlakte water in de globale eindbestemming bedraagt circa 20% en dat is ruim boven de 11% oppervlaktewater die voor het totale te ontwikkelen bedrijventerrein is vereist volgens het bestemmingsplan "N201-zone".

Waterkeringen

Het tracé van de te verleggen N201 kruist twee waterkeringen: de Legmeerdijk en de Hoge Dijk.

De Legmeerdijk fungeert als waterkering en tevens als landscheiding tussen de Oosteinderpoelpolder en de Noorder Legmeerpolder. Conform de keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht moet de huidige hoogte van de Legmeerdijk behouden worden. Aangezien het een compartimenterende dijk is, worden geen hydrologische voorwaarden gesteld.

De Hoge Dijk is een primaire waterkering en om de veiligheid in de Oosteinderpoelpolder te waarborgen worden langs het verdiepte deel van het tracé van de te verleggen N201 kanteldijken aangelegd met dezelfde hoogte als de Hoge Dijk (0,10 m +NAP), conform de keur van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer.

De in het bestemmingsplan "N201-zone" beschreven hoofdbestemming waterkering en tevens op de bijbehorende plankkaart aangeduide afmetingen van deze dijken met hun keurgebied en de bijbehorende voorschriften blijven van toepassing.

Afvalwater

Het uitgangspunt is dat het vervuilde afvalwater dat afstroomt van de te verleggen N201 niet zal worden afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit geldt zowel voor de "run-off" van het wegvak vanaf de kanteldijk (tussen de Aalsmeerderweg en de Middenweg) tot aan de Legmeerdijk, als voor het vervuilde regenwater dat wordt opgevangen in de opentunnelbak vanaf de kanteldijk tot aan de Hoge Dijk. Dit betekent dat de nodige voorzieningen moeten worden getroffen om dit vervuilde water te zuiveren, alvorens het kan afvloeien naar het open water. Deze voorzieningen worden binnen het tracé gerealiseerd. Indien voor de "run-off" gebruik wordt gemaakt van bermfiltratie, dient deze berm tot aan de insteek van de sloot een breedte van minimaal 5 m te bezitten. Het regenwater uit de open tunnelbak wordt nabij de Ringvaart Haarlemmermeer op het open water geloosd.

2.5 Floor-space-index (FSI)

In artikel 9.4.n is de wijzigingsbevoegdheid voor het vloeroppervlak van bedrijven, niet zijnde solitaire kantoren (artikel 9.4.m), niet gemaximaliseerd.

Hierdoor is het plan onvoldoende toetsbaar voor de Provincie Noord-Holland. Aangezien de Provincie voorstander is van intensief ruimtegebruik, is in overleg besloten artikel 9.4.n in stand te houden, waarbij wel een maximum voor de FSI wordt aangegeven. Op deze manier wordt de mogelijkheid om het bedrijventerrein intensief in te richten open gehouden.

Op basis van ervaringcijfers in relatie tot de beoogde planontwikkeling is het maximum van de gemiddelde FSI bepaald op 1,5. Artikel 9.4.n. is conform aangepast (zie artikel XII van de voorschriften).

2.6 Openbaar vervoer

Artikel 9.4.1: solitaire kantoren en openbaar vervoer

In artikel 9.4.1 van het bestemmingsplan is het toegestane percentage solitaire kantoren op het bedrijventerrein vastgelegd. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben goedkeuring aan dit artikel onthouden, omdat de uitwerkingsregels onvoldoende selectief zijn omtrent de verwezenlijking van het openbaar vervoer: de uitwerkingsregels gaan ervan uit dat er (hoogwaardig) openbaar vervoer is, maar dit is blijkens artikel 9.4.1 niet zeker.

In artikel 9.4.a van het bestemmingsplan is reeds geregeld dat het bedrijventerrein zal worden aangesloten op openbaar vervoer (OV). Daarnaast wordt de functie OV in het gehele plangebied mogelijk gemaakt (binnen de bestemmingen “Uit te Werken Verkeersdoeleinden” en “Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden”). Het plan is daarmee planologisch voorwaardenscheppend en faciliterend voor OV.

Het is echter niet mogelijk binnen de kaders van deze herziening een hardere garantie op de realisatie van openbaar vervoer te geven. Concrete voorschriften omtrent bijvoorbeeld realisatie, plaats en frequentie van OV zijn niet mogelijk. De gemeente kan immers geen toezeggingen doen over daadwerkelijke aanleg van nieuwe lijnen: hiertoe dient overleg met het bevoegd gezag (het ROA) plaats te vinden. Dit overleg is reeds van start gegaan.

In ambtelijk overleg met vertegenwoordigers van Gedeputeerde Staten is dan ook afgesproken dat in het kader van de reparatie van artikel 9.4.1 geen nieuwe voorschriften worden opgenomen, maar dat in onderhavige toelichting de gemeentelijke visie op OV wordt geschetst. Op deze wijze worden de plannen en potenties op het gebied van OV inzichtelijk en kan een beter beeld worden gevormd bij het bestaande artikel 9.4.a.

Openbaar vervoer in de N201-zone: gemeentelijke visie

Op dit moment wordt gewerkt aan het opstellen van een gemeentelijke strategische visie op OV. De Provincie Noord-Holland en het ROA worden hierbij betrokken. Deze visie is nagenoeg gereed.

De visie wordt opgesteld tegen de achtergrond van de grootschalige plannen die momenteel worden ontwikkeld voor het bedrijventerrein N201-zone en woningbouwlocatie Nieuw-Oosteinde.

Dergelijke ontwikkelingen vragen om een toets van de bestaande OV-ontsluitingen in en rond de gemeente en een Plan van Aanpak voor het verleggen of versterken van bestaande lijnen of het nieuw aanleggen van lijnen.

De visie wordt gebruikt als input voor het overleg met de Provincie Noord-Holland en het ROA over het al dan niet realiseren van nieuwe infrastructuur voor openbaar vervoer en het treffen van maatregelen aan de bestaande lijnvoering. Ook zal de visie worden gebruikt als onderlegger voor gesprekken met de vervoersmaatschappijen over het al dan niet aanpassen of verplaatsen van bestaande lijndiensten. Tot slot zal de visie dienen als verdere input voor de nog op te stellen uitwerkingsplannen voor het bedrijventerrein.

Op deze wijze zal in gezamenlijkheid worden gewerkt naar een situatie waarin het bedrijventerrein adequaat ontsloten wordt.

Uit het onderzoek ten behoeve van de visie is gebleken dat er naast de hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding die over het bestaande tracé van de N201 komt te rijden ook behoefte is aan een HOV-verbinding in noord-zuid-richting (richting Amsterdam). Deze verbinding zal centraal in het bedrijventerrein N201-zone (de Middenweg) moeten worden gerealiseerd. Een HOV-verbinding suggereert niet dat er sprake moet zijn van een vrijliggende busbaan, maar er dient wel aan de zogenaamde Regionetkwaliteit te worden voldaan. Hierbij zijn met name de reissnelheid, de herkenbaarheid van de haltes en de halteafstanden van belang.

Openbaar vervoer in de N201-zone

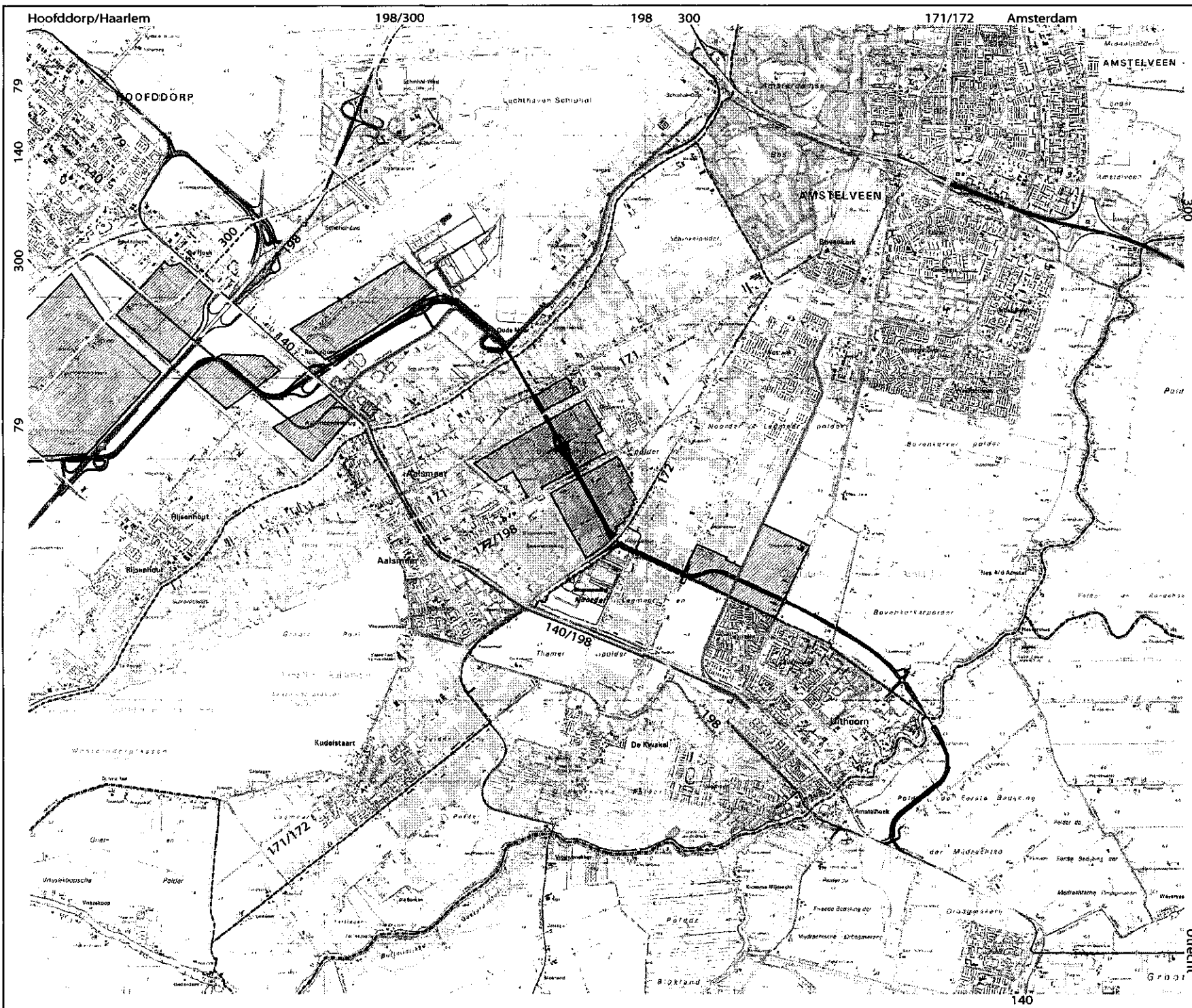
Het plangebied is thans bereikbaar via de buslijnen 171, 172 en 198. De lijnen 171 en 172 verbinden Kudelstaart en Aalsmeer met Amsterdam, lijn 198 verbindt Aalsmeer met Schiphol en Uithoorn. Overige buslijnen in Aalsmeer zijn lijn 79 (verbindt Aalsmeer met Hoofddorp) en lijn 140 (tussen Utrecht en Haarlem): deze buslijnen lopen echter niet door of langs het plangebied. In figuur 2 is de bestaande situatie weergegeven. De huidige ontsluiting van een groot deel van het plangebied is hiermee reeds adequaat geregeld.

Naarmate het bedrijventerrein zich vult, zullen aanpassingen in het OV-netwerk nodig zijn. Volgens de strategische OV-visie ziet het *verbindend* lijnennet er in de toekomst als volgt uit:

- Voor de kortere termijn een HOV-netwerk dat bestaat uit twee assen: één als onderdeel van de HOV-verbinding Hoofddorp-A2 (de oostelijke zijtak van de Zuidtangent; zie ook de hierna genoemde Regionetprojecten) over het huidige tracé van de N201 (een opgewaardeerde lijn 140) en één op de as tussen Aalsmeer en Amsterdam, waarbij deze laatste over het bedrijventerrein loopt (een opgewaardeerde lijn 172).
- Naarmate het bedrijventerrein zich vult komt daar een derde HOV-as bij, tussen Uithoorn en Schiphol via het bedrijventerrein (een opgewaardeerde lijn 198).
- Op de knooppunten zijn (hoogwaardige) overstaphaltes gepland. Het betreft:
 - a. Knoop 140/172, bij de kruising Zwarteweg-huidige N201.
 - b. Knoop 172/198, op het bedrijventerrein ter hoogte van de kruising Middenweg-nieuwe N201.

Uitgangspunt bij de verdere uitwerking is dat deze HOV-lijnen voldoen aan het Programma van Eisen van Regionet. Het overige *ontsluitend* lijnennet moet aan deze wijzigingen worden aangepast.

Het bedrijventerrein wordt volgens huidige planning pas vanaf 2008 partieel in gebruik genomen. In eerder stadium zullen de nieuwe HOV-lijnen 172 en 198 niet rendabel zijn.



Plan OV-ontsluiting

RENVOOI

- Geplande spoor
- Hekkenweg 2 (in uitvoering)
- Verkeersweg
- Waterweg
- Tunnel (verkeersplanning)
- At Zandflansweg
- Aandelenwoning met teengewen bedrijfsvoorziening

Bestaande buslijnen:

- 79 Aalsmeer (Hortensieplein) - Zandflansweg via Rijnsloot naar Hoofddorp NS
- 140 Utrecht - Haarlem via Hoofddorp NS Aalsmeer (Hortensieplein) - Uithoorn
- 171 Rijkstaart/Aalsmeer - Amsterdam - Busstasjes - via Hortensieplein
- 172 Rijkstaart - Linschoten via Aalsmeer (VBA) - Amsterdam - via Aalsmeer (VBA) - Amsterdam - via Aalsmeer (VBA) - Amsterdam
- 198 Uithoorn - Schiphol Dijk via Aalsmeer (VBA) - Amsterdam - via Aalsmeer (VBA) - Amsterdam

Bestaande HOV-lijnen:

- 300 HOV van Haarlem (CS) - Amsterdam Bijlmer - Zandflansweg

Geplande HOV-lijnen:

- HOV van Hoofddorp - Schiphol Dijk - Zandflansweg
- HOV van Amsterdam - Uithoorn - Linschoten - verbindingslijn Utrecht
- HOV van Hoofddorp - A2 (via Zandflansweg)



Figuur 2



Naast het hiervoor genoemde zijn er diverse regionale plannen om het bestaand (H)OV in de directe omgeving van het plangebied verder uit te breiden. Deze plannen voor de vormgeving van (H)OV vallen onder de vlag van Regionet. Dit is een stelsel van HOV dat voorziet in regionale verplaatsingen over een afstand van 10 tot 40 km. Het gaat hierbij met name om het kwalitatief verbeteren van bestaande lijnen en het aanpassen van de bestaande lijnvoering.

Voor Aalsmeer zijn de volgende Regionet-projecten van belang (zie bijgevoegde kaart: figuur 2):

1. HOV-lijn Hoofddorp-A2 (zijtak Zuidtangent)

Doel: creëren van een goede OV-verbinding tussen Schiphol, de VBA en belangrijke werkgebieden in de regio Amsterdam. In de Aalsmeerse Gebiedsvisie is het tracé voor deze zijtak reeds opgenomen: de busbaan is op het oude tracé van de N201 geprojecteerd. Het project bevindt zich in de planstudiefase van het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat). Streefdatum realisatie 2006-2009. Een deel van deze lijn is reeds in gebruik genomen. Het deel Uithoorn-Hoofddorp NS (fase 4 en 5) is nog in voorbereiding.

2. HOV-lijn Fokkerweg naar Schiphol-Oost (zijtak Zuidtangent)

Doel: doorstroming van het openbaar vervoer op de Fokkerweg garanderen. Deze doorstroming staat onder druk door een toename van verkeer op de Fokkerweg. In het project N201+ wordt rekening met dit project gehouden: er wordt onder andere een ruimtelijke reservering voor een busstrook ten noorden van Schiphol-Rijk gemaakt. Het project is opgenomen in het wensbeeld Regionet Korte termijn (een door alle betrokken overheden vastgesteld vervoersplan voor HOV). Deze lijn is bedoeld voor het verbeteren van de relatie Fokkerweg en Schiphol en Schiphol-Amstelveen.

3. HOV-lijn Amstelveen-Uithoorn (verlengde sneltram)

Doel: terugbrengen van de reistijd per OV tussen enerzijds Aalsmeer-Uithoorn-de Ronde Venen en anderzijds tussen Amstelveen-Amsterdam. Het project bevindt zich in de verkenningfase van het MIT. Nog niet duidelijk is hoe het tracé gaat lopen en welke vervoersmodaliteit zal worden ingezet. Alvorens het tracé planologisch kan worden vastgelegd, dient het gekozen tracé en de vervoersmodaliteit te zijn bepaald.

Uit de kaart (figuur 2) blijkt verder dat de N201-zone aan drie zijden omgeven gaat worden door HOV-verbindingen. Dit biedt diverse aanknopingspunten om ook de ontsluiting van het terrein zelf verder te ontwikkelen. Hierbij kan gedacht worden aan mogelijkheden om de geplande HOV-verbindingen onderling te verbinden. Dit kan worden gerealiseerd door aansluiting te zoeken met bestaande buslijnen of door voorzieningen te treffen op het gebied van collectief vervoer- en parkmanagement. Op deze wijze kan een uitgebreid vervoersnetwerk worden gerealiseerd. Dit netwerk kan worden geoptimaliseerd door bijvoorbeeld het treffen van extra voorzieningen voor fietsers bij de haltes van de HOV-lijnen en op diverse punten op het bedrijventerrein.

Conform het gestelde in het bestemmingsplan wordt nogmaals benadrukt dat de verantwoordelijkheid voor de daadwerkelijke realisatie van OV bij het ROA ligt (bevoegd gezag). De Provincie is in dit kader in zijn algemeenheid aan te merken als eigenaar en beheerder van de busbanen. De gemeente treedt met name voorwaardenscheppend en faciliterend op. Aangezien OV een grote mate van beleidsaandacht en prioriteit binnen de gemeente heeft zal zij zich in deze actief opstellen. De strategische visie onderschrijft deze houding.

2.7 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Op 20 februari 2003 is het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol” in de plaats getreden van het “Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart”. Artikel 16 van het bestemmingsplan “N201-zone”, waarop deze herziening betrekking heeft, gaat nog uit van de oude regeling. In voorliggende herziening is deze bepaling aangepast aan de voorschriften van het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol” (zie artikel XV van de voorschriften).

Bij de uit te werken bestemmingen en de in het bestemmingsplan opgenomen eindbestemming is waar nodig een koppeling gelegd met het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol”. Voor de onderhavige herziening is aangesloten op de kaarten die onderdeel uitmaken van het luchthavenindelingbesluit. Uit de kaarten blijkt in welke gebieden binnen de N201-zone het Luchthavenindelingbesluit een beperkende werking ten aanzien van bedrijfsmatige ontwikkeling heeft. Deze gebieden zullen te zijner tijd worden opgenomen op de, in het kader van de uitwerkingsplannen, op te stellen plankaarten.

Met de VROM-inspectie is overeengekomen dat de gemeente in het tweede kwartaal van 2004 een préalabele vraag stelt aan het Ministerie van VROM. De gemeente verwacht op deze wijze inzicht te verkrijgen in de wijze waarop het gebied waar de 10^{-6} IR contour van kracht is, kan worden ingericht en welk type bedrijfsbebouwing daar is toegestaan. De uitkomst van de préalabele vraag zal richtinggevend zijn voor de nog op te stellen uitwerkingsplannen.

De gemeente is tevens voornemens een parapluplan op stellen om de nieuwe regels van het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol” te implementeren in het ruimtelijk beleid van de gemeente Aalsmeer. De verwachting is dat het parapluplan in het eerste kwartaal van 2005 zal worden vastgesteld.

De uitwerkingsplannen, welke de inrichting van het bedrijventerrein gedetailleerd zullen vastleggen, hebben met het paraplubestemmingsplan en de het gewijzigde artikel 16 in deze herziening voldoende kaders om het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol” goed te kunnen uitvoeren.

2.8 Locatiebeleid

Uit paragraaf 2.6 blijkt dat de potentie van de N201-zone op het gebied van OV groot is. OV is noodzakelijk, met name door de plannen voor de realisatie van kantoren in het plangebied.

In dit verband is het van belang te vermelden dat het bestemmingsplan past binnen de kaders van het in ontwikkeling zijnde nieuwe locatiebeleid. Het rijks-locatiebeleid (ABC-beleid) wordt, mede met de komst van de Vijfde Nota, losgelaten: locatiebeleid zal voortaan op provinciaal en gemeentelijk niveau worden opgesteld en uitgevoerd. De op 23 april 2004 door de minister-raad vastgestelde Nota Ruimte concretiseert dit voornemen. Het Rijk legt het locatiebeleid bij de lagere overheden neer: de provincie dient voortaan het locatiebeleid op hoofdlijnen te formuleren, gemeenten dienen in navolging hiervan het locatiebeleid concreet vorm te geven.

Provinciaal locatiebeleid

In navolging van deze decentralisatie van het locatiebeleid wordt door Gedeputeerde Staten een nieuw beleid geformuleerd. Recent is een “Startnotitie Locatiebeleid” opgesteld met een eerste aanzet voor dit nieuwe beleid.

Uit de startnotitie en het reeds gevoerde overleg is gebleken dat Gedeputeerde Staten de gemeenten veel meer vrijheden op het gebied van locatiebeleid geeft dan voorheen het geval was.

Wel worden door de provincie richtinggevende kaders geformuleerd. De ambities voor het bedrijventerrein passen goed binnen deze kaders. De provincie geeft aan dat segmenten kantoor-administratief en detailhandel goed passen in een laag stedelijk of dorps vestigingsmilieu (zoals Aalsmeer). De segmenten distributie en kantoor-zakelijke dienstverlening passen eveneens goed, mits er compenserende maatregelen op het gebied van bereikbaarheid worden getroffen.

Deze maatregelen zijn aanwezig in de vorm van de realisatie van de N201, de plannen voor HOV in de directe omgeving van het plangebied en de potenties die er liggen op het gebied van bestaand en nieuw OV (zie paragraaf 2.6).

ROA-locatiebeleid

Daarnaast wordt op regionale schaal gewerkt aan het ROA-locatiebeleid. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan past binnen de normen die het ROA stelt aan de vestiging van kantoren. Het ROA geeft aan dat binnen het zogenaamde Stedelijk Kernmilieu de aanwezigheid van kantoren regionaal OV van regionale of stedelijke hoofdroutes.

Uit paragraaf 2.6 blijkt dat de aanwezigheid van regionaal OV nu al gegarandeerd is in het plangebied en dat er diverse mogelijkheden zijn om dit netwerk verder uit te breiden. Ook aan de voorwaarden inzake de aanwezigheid van het hoofdwegennet wordt voldaan: de N201 zal het bedrijventerrein doorsnijden en garandeert bovendien een efficiënte verbinding met de snelwegen A4 en A9.

Geconcludeerd kan worden dat de plannen voor bedrijventerrein N201-zone binnen de kaders van het nieuwe locatiebeleid passen.

2.9 Oppervlaktes kantoren

In het bestemmingsplan is de omvang van de oppervlakten aan solitaire kantoren geregeld door middel van een percentage van de bestemming "Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden" (artikel 9.4.1 en artikel 9.4.n). De provincie Noord-Holland heeft aangegeven de voorkeur te hebben voor een weergave van het oppervlak in Bruto Vloeroppervlak (b.v.o).

De artikelen 9.4.1 en 9.4.n worden in navolging van deze voorkeur aangepast. Overeenkomstig de genoemde percentages zal in de voorschriften worden vastgelegd dat kaveloppervlakten van solitaire kantoren tot een maximum van 240.000 m² b.v.o worden toegestaan (vergelijkbaar met 10% van het bestemmingsvlak UB), met een wijzigingsbevoegdheid tot maximaal 288.000 m² (overeenkomend met 12% van het bestemmingsvlak UB). Bovengenoemde artikelen zijn conform aangepast (zie artikel XI van de voorschriften).

2.10 Rioolpersleiding

Naast reparatie van de niet-goedgekeurde delen van het bestemmingsplan wordt deze herziening benut om transportleidingen van het Hoogheemraadschap van Rijnland vast te leggen.

Deze leidingen lopen op diverse plaatsen binnen het plangebied (Machineweg, Hornweg en Molenvlietweg) en dienen voor de afvoer van afvalwater uit het beheersgebied van Rijnland. Een en ander is op bijgaande plankaart weergegeven.

Het is noodzakelijk gebleken deze leidingen alsnog op te nemen door de consequenties die de leidingen hebben voor de ruimtelijke inrichting van de directe omgeving. Deze bebouwingsbepalingen worden in de voorschriften vastgelegd (zie artikel IX van de voorschriften).

Het grondbeslag van de leidingen alsmede de bepalingen zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente (d.d. 27 juni 2002).

2.11 Flora- en faunawet

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Volgens de Flora- en faunawet zijn alle dieren- en plantensoorten beschermd. Om een ingreep zoals de aanleg van een weg of bedrijventerrein uit te mogen voeren is het nodig een ontheffing te krijgen van de Flora- en faunawet. Om deze ontheffing te verkrijgen dient onderzoek naar de aanwezige soorten te worden uitgevoerd en dient te worden aangetoond dat de eventuele schade voor dieren en planten door de voorgenoemde ingreep acceptabel is. Het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV) beslist of de ontheffing verleend kan worden.

In het kader van het globale moederplan (bestemmingsplan "N201-zone") is in 2001 een globale natuurtoets gedaan (zie hiervoor de toelichting van bestemmingsplan "N201-zone").

Ten behoeve van de verdere uitwerking van dit plan is vervolgens in 2002 een gedetailleerd natuurwaardenonderzoek gedaan (Natuurwaarden van de nieuwe N201-zone in Aalsmeer, Adviesbureau Mertens, juni 2002). Uit dit onderzoek is gebleken dat er beschermde soorten in het plangebied aanwezig zijn, waaronder bijvoorbeeld de Kleine watersalamander, de Rosse woelmuis, de Rugstreppad, de Zwanebloem en de Grote kaardenbol.

Deze soorten worden beschermd door de Flora- en faunawet. Om de voorgenoemde ontwikkeling (aanleg van de N201 en het bedrijventerrein) doorgang te kunnen laten vinden, zijn ontheffingen van deze wet nodig.

De benodigde ontheffingen zijn aangevraagd bij het daartoe bevoegde gezag, het Ministerie van LNV. Het ministerie heeft besloten de gevraagde ontheffingen te verlenen.

De Zwanebloem en de Grote kaardenbol zijn algemene soorten. Door de ingrepen wordt het natuurlijke verspreidingsgebied niet aangetast. De genoemde soorten zullen naar verwachting terugkeren langs wateren met natuurvriendelijke oevers. Voor wat betreft de geconstateerde algemene diersoorten kan worden opgemerkt dat deze soorten thans niet worden bedreigd. Dit betekent dat de soorten niet achteruitgaan of zelfs toenemen.

Voor de Rugstreppad kan worden opgemerkt dat er in het plangebied geen kolonie voorkomt, maar dat er sprake is van zwervende soorten. Hiervoor hoeven geen specifieke maatregelen te worden getroffen.

Daarnaast concludeert het Ministerie van LNV in zijn ontheffing dat het plan, door de realisatie van waterrijke bufferzones met een breedte van twintig meter tussen de bebouwingslinten en de bedrijven en de ontwikkeling van een ecologische verbindingzone tussen de bovenlanden van Aalsmeer

en het gebied De Venen (IGGV-strip), goede uitgangspunten biedt voor de leefsituatie van veel flora en fauna. Hierdoor zijn er geen extra compenserende maatregelen noodzakelijk. Ook de waterkwaliteit in het gebied zal verbeteren. Met inachtneming van de aan de ontheffing gekoppelde voorwaarden doet de voorgenomen ontwikkeling dan ook geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten.

De door het Ministerie van LNV afgegeven ontheffingen zijn tijdelijk van aard: de in februari en juli 2003 afgegeven ontheffingen dienen in 2008 hernieuwd te worden.

Tegen de door het ministerie van LNV afgegeven ontheffingen is bezwaar aangetekend. Dit bezwaar is door het Ministerie van LNV niet-ontvankelijk verklaard. Tijdens de tweede tervisielegging van het onderhavige bestemmingsplan in maart 2004 is beroep aangetekend tegen de niet-ontvankelijkheidsverklaring. In deze zaak is nog geen uitspraak gedaan. Gezien het feit dat door het Ministerie van LNV is geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkelingen geen afbreuk doen aan de instandhouding van de beschermde soorten, is er geen reden om naar aanleiding van de lopende beroepsprocedure het onderhavige plan aan te passen.

2.12 Archeologie en cultuurhistorische waarden

Archeologie

In de Milieueffectrapportage Bedrijventerrein N201-zone is aandacht besteed aan de archeologische waarden die te verwachten zijn in het plangebied. In het voorjaar 2004 zijn de resultaten van de aanvullende archeologische inventarisaties verschenen. De resultaten van het complete archeologisch onderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

Uit het in 1999 verschenen onderzoek naar de archeologische verwachtingswaarde van het N201-gebied (RAAP, 1999) is gebleken dat er voor het merendeel van het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde geldt. Het veen is in dit gebied volledig verdwenen en de intensieve grondbewerking zal een groot deel van eventuele archeologische sporen aan en onder het huidige oppervlak hebben vernietigd.

Uitzondering zijn de randen en de directe omgeving van het plangebied:

- de Bovenlanden kennen een middelmatige archeologische verwachtingswaarde: het veenpakket is hier dikker en kan mogelijk nog archeologische resten uit de Middeleeuwen bevatten.
- de Legmeerdijk en de Oosteinderweg kennen een hoge middelmatige verwachtingswaarde: deze laatmiddeleeuwse ontginningsassen bevatten mogelijk nog bewoningssporen uit de Late Middeleeuwen.

Uit het onderzoek van RAAP en nader overleg met de provincie Noord-Holland is gebleken dat er geen aanvullend archeologisch onderzoek hoeft te worden uitgevoerd in de gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde. Het betreft hier vrijwel het gehele plangebied, gelegen tussen de Legmeerdijk, de bestaande VBA, de Stommeerkade, de Hogedijk en de Machineweg.

Wel diende vervolgonderzoek te worden verricht voor die delen van het plangebied die de Bovenlanden, de Legmeerdijk en de Oosteinderweg kruisen. Meer concreet betekende dit dat er een aanvullende archeologische inventarisatie (AAI) moest worden verricht voor het toekomstig tracé van de N201 in deze gebieden.

In het najaar van 2003 heeft RAAP deze AAI uitgevoerd. Er zijn boringen verricht naar de aanwezigheid van archeologische resten in de Bovenlanden (het tracédeel tussen de Oosteinderweg en de Ringvaart) en bij de Legmeerdijk. Uit de in het voorjaar 2004 verschenen resultaten bleek dat hierbij geen aanwijzingen zijn gevonden voor de aanwezigheid van archeologische resten in het plangebied.

Het archeologisch vooronderzoek is hiermee afgerond. In het kader van de uitwerkingsplannen hoeft geen vervolgonderzoek te worden verricht.

Cultuurhistorische waarden

De cultuurhistorische waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland (verschenen in 2001) bevestigt de hiervoor geschetste onderzoeksresultaten: in het plangebied komen geen waardevolle archeologische elementen voor.

Wel geeft de CHW enkele waardevolle historisch-geografische elementen in en nabij het plangebied weer. Te denken valt hierbij aan de Ringvaart, de Bovenlanden en aan de in het gebied aanwezige karakteristieke wegenstructuur. Deze elementen worden door het plan gerespecteerd. Het plan beoogt bovendien de structuur van de aanwezige lintbebouwing verder te versterken door het weren van bedrijvigheid en het realiseren van ruimtelijk structurende bufferzones achter de woningen.

3 Uitvoerbaarheid

Op 30 januari 2003 is door de betrokken partijen, met uitzondering van Amstelveen, een tweede bestuursovereenkomst ondertekend, waarin ondermeer overeenstemming is bereikt over het ontwerp en de financiering.

Uitgangspunt is dat het gehele project N201+ integraal wordt uitgevoerd. Om geen tijd te verliezen (doordat sommige projectonderdelen op elkaar moeten wachten) is een aanpak in twee fasen gepland.

De financiering van fase 1 van het project, waarvan de omlegging in Aalsmeer en de daaraan verbonden omleggingen in westelijke en oostelijke richting onderdeel zijn, kan gedekt worden met regionale middelen.

Voor fase 2 kan worden gesteld dat deze fase goedkoper is geworden door diverse versoberingmaatregelen. Daarnaast is de door het Rijk gedane financiële toezegging eind december 2003 definitief geworden. Hiermee is het gehele project financieel gedekt.

4 Procedure

4.1 Stappen

De procedure voor de "1^e Herziening N201-zone" is gestart in het voorjaar van 2003. De procedure heeft enige vertraging opgelopen als gevolg van ontwikkelingen in de beroepsprocedure tegen het moederplan, bestemmingsplan "N201-zone" (zie ook de inleiding van deze toelichting). De aanvankelijk in het najaar van 2003 beoogde vaststelling van de "1^e Herziening N201-zone" is daarom uitgesteld. Door de ontstane vertraging is ervoor gekozen bij de doorstart van de procedure opnieuw het ontwerpbestemmingsplan "1^e Herziening N201-zone" ter visie te leggen, om op deze wijze maximale zorgvuldigheid ten opzichte van burgers en belanghebbenden te betrachten. Zienswijzen die naar aanleiding van het eerste ontwerpbestemmingsplan zijn ingediend maken onverminderd deel uit van de procedure.

De genomen en nog te nemen stappen zijn als volgt (genoemde data zijn streefdata):

- 14 maart tot en met 10 april 2003: voorontwerp heeft ter visie gelegen (4 weken), inspraak en artikel 10 vooroverleg is afgerond;
- 27 juni tot en met 7 augustus 2003: ontwerp heeft ter visie gelegen (6 weken in verband met zomerperiode), artikel 23 WRO is afgerond (zienswijzen);
- 11 augustus 2003: hoorzitting ten overstaan van de commissie Grondgebied (mogelijkheid om ingediende zienswijzen mondeling toe te lichten is hierbij geboden);
- oktober 2003: de beoogde vaststelling van het plan wordt uitgesteld als gevolg van de vernietiging van het provinciale goedkeuringsbesluit van het moederplan (bestemmingsplan "N201-zone"). De procedure van de 1^e Herziening N201-zone dient te worden opgeschort totdat Gedeputeerde Staten opnieuw een besluit over het moederplan hebben genomen;
- 27 januari 2004: Gedeputeerde Staten hebben opnieuw in de zaak voorzien. De procedure van de "1^e Herziening N201-zone" kan doorgezet worden;
- 20 februari tot en met 18 maart 2004: ontwerp wordt opnieuw ter visie gelegd (4 weken). Er bestaat opnieuw de mogelijkheid zienswijzen in te dienen (artikel 23 WRO). De eerder ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan "1^e Herziening N201-zone" worden onverminderd meegenomen in de procedure;
- 5 april 2004: hoorzitting ten overstaan van de commissie Grondgebied (mogelijkheid om de ingediende zienswijzen mondeling toe te lichten);
- 24 juni 2004: de gemeenteraad neemt een besluit over vaststelling van het plan;
- 2 juli tot en met 12 augustus 2004 (6 weken in verband met de vakantie): vastgesteld plan wordt ter visie gelegd;
- Uiterlijk eind december 2004: Gedeputeerde Staten nemen een besluit omtrent goedkeuring van het plan.

Eerst nadat Gedeputeerde Staten de “1^e Herziening N201-zone” hebben goedgekeurd kan de vaststelling van de uitwerkingsplannen, waarin de inrichting van het bedrijventerrein nader wordt bepaald, worden voorbereid.

De uitwerkingsplannen zullen worden opgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. Deze plannen kennen elk een eigen inspraaktraject en dienen elk afzonderlijk te worden goedgekeurd door Gedeputeerde Staten.

4.2 Vooroverleg voorontwerp

Op 14 maart 2003 zijn de overlegpartners aangeschreven in het kader van het ambtelijk vooroverleg als bedoeld in artikel 10 Bro.

Van de volgende instanties zijn reacties op het voorontwerpbestemmingsplan “1^e Herziening N201-zone” ontvangen:

1. Gemeente Haarlemmermeer, Postbus 147, 2130 AC Hoofddorp.
2. Gemeente Amstelveen, Postbus 4, 1180 BA Amstelveen.
3. VROM inspectie, regio Noord-West, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem.
4. Regionaal Overlegorgaan Amsterdam.
5. Hoogheemraadschap Rijnland, Postbus 156, 2300 AD te Leiden.
6. Waterschap Groot-Haarlemmermeer, Postbus 82, 2130 AB Hoofddorp.
7. Provincie Noord-Holland, Afdeling RWB, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem.

De reacties van deze instanties en het gemeentelijke standpunt daaromtrent zijn opgenomen in de Rapportage Inspraak, vooroverleg en zienswijzen. Deze rapportage geldt als separate bijlage bij het bestemmingsplan “1^e Herziening N201-zone”.

4.3 Inspraak voorontwerp

Het voorontwerpbestemmingsplan “1^e Herziening N201-zone” heeft vanaf 14 maart tot en met 10 april 2003 voor een ieder ter inzage gelegen op het gemeentehuis van Aalsmeer. Op 13 maart 2003 heeft een informatieve mailing plaatsgevonden over het voorontwerpbestemmingsplan naar bewoners van het plangebied.

Van de volgende instanties en personen zijn reacties op het bestemmingsplan “1^e Herziening N201-zone” ontvangen:

1. B.W. Vollmuller, Oosteinderweg 199, 1432 AS Aalsmeer.
2. Nauta Dutilh, Postbus 7113, 1007 JC Amsterdam, namens de Coöperatieve Vereniging Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer.
3. Geelkerken en Linskens Advocaten, Postbus 2020, 2301 CA Leiden, namens de heer J.H.T. Blom, Anjerlaan 23, 1431 TS Aalsmeer.
4. Flora Plus, Middenweg 53, 1432 DE Aalsmeer.
5. Kennedy van der Laan, postbus 58188, 1040 HD Amsterdam, namens de familie D.B. Been, Hornweg 75 te Aalsmeer en in de lijst opgenomen belanghebbenden (319 personen).
6. Buis-Pomona, Lakenblekerstraat 49, 1431 GE Aalsmeer, namens Markman Cultures BV, Aalsmeerderweg 156 te Aalsmeer.
7. Enige weken na de periode van tervisielegging (29 april 2003) zijn gelijklopende e-mail berichten binnengekomen van M. Koornneef, Legmeerdijk 283, 1432 KC, Aalsmeer en Jac. van der Eijk Beheer b.v, Legmeerdijk 283, 1432 KC, Aalsmeer. Deze berichten worden in onderstaande tabel eveneens beantwoord.

De inspraakreacties en het gemeentelijk standpunt daarop zijn verwerkt in de "Rapportage inspraak, vooroverleg en zienswijzen". Deze rapportage geldt als separate bijlage bij het bestemmingsplan "1^e Herziening N201-zone".

4.4 Zienswijzen tegen ontwerpbestemmingsplan

De resultaten van de inspraakprocedure en het vooroverleg zijn vervolgens in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt. Op 24 juni 2003 heeft het college besloten het ontwerpbestemmingsplan ter visie te leggen op het gemeentehuis. Op 26 juni 2003 is vervolgens een informatieve mailing, naar de personen en instanties die gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid om in te spreken of te reageren in het kader van het vooroverleg, toegestuurd.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 27 juni 2003 tot en met 7 augustus 2003 ter visie gelegen. Deze periode is ten gevolge van de vakantie verlengd met twee weken tot een periode van in totaal zes weken. Op 11 augustus 2003 heeft in de commissie Grondgebied een hoorzitting plaatsgevonden, waarop de indieners van een zienswijze zijn uitgenodigd. Op deze hoorzitting hebben ze de kans gekregen hun schriftelijke zienswijze mondeling toe te lichten. In totaal zijn er in deze periode vijftien zienswijzen binnengekomen:

1. Buis-Pomona, namens Markman Cultures BV, Aalsmeerderweg 156;
2. Kennedy van der Laan, namens D. Been, Hornweg 75, Aalsmeer;
3. H. Hoffman van Zanten, Legmeerdijk 279, Aalsmeer;
4. C. Mons, Legmeerdijk 285, Aalsmeer;
5. Jac van der Eijk, Legmeerdijk 283, Aalsmeer;
6. B-E de Lier, Legmeerdijk 283, Aalsmeer;
7. M. Koornneef, Legmeerdijk 283, Aalsmeer;
8. B.W. Volmuller, Oosteinderweg 199, Aalsmeer;
9. Geelkerken & Linskens namens J.H.T. Blom, inzake de percelen Legmeerdijk 289 en 291, Aalsmeer;
10. J.A.M. Brockhoff, Hornweg 109, Aalsmeer;
11. Celiplant en Groenland BV, Machineweg 302a, Aalsmeer;
12. Stichting Rechtsbijstand, namens firma Stokman, Hornweg 87, Aalsmeer;
13. Nauta Dutilh, namens Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer;
14. AKD Prinsen van Wijnen, namens Duif's Florist Cultra BV, Legmeerdijk 281-a, Aalsmeer;
15. Milieufederatie Noord-Holland, Stationstraat 38, 1506 DH Zaandam.

De samenvattingen van de zienswijzen en het gemeentelijk standpunt op deze zienswijzen zijn opgenomen in de "Rapportage inspraak, vooroverleg en zienswijzen". Deze rapportage geldt als separate bijlage bij het bestemmingsplan "1^e Herziening N201-zone". Verder is in deze rapportage een zakelijk verslag van de hoorzitting op 11 augustus 2003 opgenomen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 20 februari 2004 tot en met 18 maart 2004 voor de tweede keer ter visie gelegen. Op 5 april 2004 heeft een hoorzitting plaatsgevonden. In totaal zijn er in deze periode acht zienswijzen binnengekomen:

1. J.A.M. Brockhoff, Hornweg 109, Aalsmeer;
2. E.A. van Baal, Hornweg 126, Aalsmeer;
3. R.W. Hooijman, Middenweg 53-55 Aalsmeer (via stichting Rechtsbijstand);
4. B. Been, Hornweg 75, Aalsmeer (namens 139 belanghebbenden, via Kennedy van der Laan);
5. H. Hoffman-van Zanten, Legmeerdijk 279, Aalsmeer;
6. J.H.T. Blom, eigenaar Legmeerdijk 289 en 291, Aalsmeer (via Geelkerken & Linskens);

7. W.H. Ritzen, Hornweg 144 Aalsmeer;
8. VROM-inspectie.

Deze zienswijzen vormen een aanvulling op de eerder ingediende zienswijzen. De acht zienswijzen zijn in de rapportage inspraak, vooroverleg en zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Het bestemmingsplan is vervolgens op onderdelen aangepast aan deze zienswijzen zoals aangegeven in de rapportage.

4.5 De verdere procedure

De resultaten van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn verwerkt in het onderhavige bestemmingsplan.

Overeenkomstig de in paragraaf 4.1 genoemde streefdata is het bestemmingsplan op 24 juni 2004 vastgesteld door de gemeenteraad. Binnen vier weken na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad dient het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage te worden gelegd. Vanaf de datum van de terinzagelegging is er gedurende een periode van zes weken (in verband met de vakantieperiode) de mogelijkheid tot het inbrengen van bedenkingen tegen het vastgestelde bestemmingsplan bij Gedeputeerde Staten (GS). Dit geldt alleen voor de degenen die een zienswijze hebben ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan, belanghebbenden die kunnen aantonen dat ze redelijkerwijs niet in staat zijn gebleken om een zienswijze kenbaar te maken en degenen die bedenkingen hebben inzake de door de gemeenteraad aangebrachte wijzigingen van het plan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. GS nemen een beslissing omtrent goedkeuring van het bestemmingsplan binnen 12 weken of, indien er bedenkingen zijn ingediend, binnen zes maanden na het verstrijken van de termijn van de bedenkingen. Aansluitend start de fase van het aantekenen van beroep tegen het goedkeuringsbesluit bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

4.6 Mer-evaluatie

Evaluatieplicht

Aan het bestemmingsplan N201-zone liggen twee milieu-effectrapportages (MER) ten grondslag (zie ook hoofdstuk 5 uit de toelichting van bestemmingsplan N201-zone):

- MER Verlegging N201 Aalsmeer (Tauw, 2001, in opdracht van de provincie Noord-Holland): deze MER beschrijft verschillende alternatieven voor de verlegging van de N201 en de bijbehorende te verwachten milieueffecten. Tevens zijn maatregelen voorgesteld om de nadelige effecten voor het milieu zoveel mogelijk te beperken.
- MER Bedrijventerrein N201-zone (Grontmij, 2001, in opdracht van de gemeente Aalsmeer): deze MER beschrijft verschillende alternatieven voor de ontwikkeling van het gewenste bedrijventerrein aan weerszijden van het nieuwe tracé in Aalsmeer en de daarbij behorende te verwachten milieueffecten.

De Mer-regeling kent een evaluatieplicht: er dient een evaluatieprogramma te worden opgesteld om in beeld te brengen of de uiteindelijke milieueffecten (na realisatie van de voorgenomen ontwikkelingen) vergelijkbaar zijn met de in de milieu-effectrapportages voorspelde effecten.

In de uitwerkingsplannen zal, zoals aangekondigd in het bestemmingsplan N201-zone, een evaluatieprogramma voor de bedrijfsterreingebieden worden opgenomen.

Een evaluatieprogramma voor het tracé van de N201 wordt in onderhavige 1^e Herziening (het eindplan voor de verlegging van de N201) beschreven.

Evaluatieprogramma MER Verlegging N201-Aalsmeer

Naar aanleiding van de advisering door de Commissie voor de Milieu-effectrapportage heeft de provincie Noord-Holland in de MER Verlegging N201-Aalsmeer een evaluatieprogramma opgenomen. Het evaluatieprogramma is met name gericht op die gebieden waar de milieu-effecten het belangrijkst zijn: geluid en verkeer. Hierbij valt te denken aan de volgende zaken:

- Evaluatie van verkeersdruk en verkeerssamenstelling.
- Eventuele herbeschouwing van aanverwante aspecten als luchtkwaliteit en geluid.
- Evaluatie van transport van gevaarlijke stoffen.
- Evaluatie van de uiteindelijk opgetreden verbetering van verkeersveiligheid.
- Nagaan of er voldoende ruimte voor archivering en bescherming van eventuele archeologische waarden is en wordt geboden.

De provincie Noord-Holland kan pas verdere invulling geven aan het evaluatieprogramma ná realisatie en ingebruikname van de verlegde N201.

5 Voorschriften

Artikel I: Verkeersdoeleinden en bedrijfsdoeleinden

Het bestemmingsplan "N201-zone" van de gemeente Aalsmeer, vastgesteld op 14 februari 2002 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 24 september 2002, blijft behoudens onderstaande herzieningen onverkort van kracht. Het betreft in bijzonder artikel 9 "Uit te werken Bedrijfsdoeleinden".

Artikel II: De plankaart

De plankaart behorende bij voornoemde bestemmingsplan "N201-zone", zoals deze gold op het moment van de tervisielegging van het voorliggend bestemmingsplan, blijft onverkort van toepassing voor zover deze niet overeenkomstig is met de bij deze herziening gevoegde en als zodanig gewaarmerkte plankaart voor het voorliggend bestemmingsplan "1^e Herziening N201-zone".

Artikel III: Begripsbepaling geluidszoneringsplichtige inrichting

Toegevoegd wordt artikel 1.45. Dit artikel komt te luiden:

Geluidszoneringsplichtige inrichting:

een inrichting, bij welke ingevolge de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een geluidszone moet worden vastgesteld.

Artikel IV: Risicocontour bij woondoeleinden

Artikel 4.13 komt te luiden:

Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de risicocontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Artikel V: Risicocontour bij verkeersdoeleinden

Artikel 5.6 komt te luiden:

Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de risicocontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Artikel VI: Verkeersdoeleinden N201

Toegevoegd wordt artikel 5a: Verkeersdoeleinden N201 (VN201). Dit artikel komt te luiden:

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart met "Verkeersdoeleinden N201 (VN201)" aangegeven gronden zijn bestemd voor verkeer (de realisering van de te verleggen N201 met bijbehorende kunstwerken en voorzieningen).
2. Tevens zijn de gronden bestemd voor achtereenvolgens bermen, taluds, fiets- en wandelpaden, parkeer- en groenvoorzieningen, verkeersremmende voorzieningen, geluidswerende voorzieningen, Ondergronds Logistiek Systeem (OLS), Bovengronds Logistiek Systeem (BLS), watergangen, kanteldijken, waterkering, geluidwerende voorzieningen, OV met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals duikers, straatmeubilair, bruggen en lichtmasten.

*Beschrijving in hoofdlijnen**Status*

3. De beschrijving in hoofdlijnen dient als referentiekader voor de ruimtelijke inrichting van het gebied. De aan de gronden toegekende doeleinden zullen met in achtneming van de hierna genoemde doelstellingen worden nagestreefd bij de realisatie van de N201.

Wijze waarop doelstellingen worden nagestreefd

4. Ten aanzien van de realisatie van de N201 geldt het volgende:
- a. inrichting wegtracé moet voldoen aan het concept-Duurzaam Veilig;
 - b. weg uitvoeren als 2x2 strookweg;
 - c. kruising Ringvaart en traverse Bovenland tot en met de Hoge Dijk uitvoeren als tunnel;
 - d. de Aalsmeerderweg kruist de te verleggen N201 ongelijkvloers, waarbij de Aalsmeerderweg op maaiveldniveau gehandhaafd blijft;
 - e. kruising Middenweg: ongelijkvloers realiseren;
 - f. kruising Hornweg: voor gemotoriseerd verkeer wordt de Hornweg geknipt. Fiets- en voetgangersverkeer zal de te verleggen N201 door middel van een ongelijkvloerse kruising kruisen;
 - g. kruising/aansluiting Legmeerdijk zodanig uitvoeren dat verkeer van/ naar VBA in/vanuit de richting A4 en A9 conflictvrij kan worden afgewikkeld.
5. De bestemming dient in overeenstemming te zijn met het waterstructuurplan (zie tevens artikel 7 van de voorschriften).
- a. Voor watergangen dienen de volgende uitgangspunten te worden nagestreefd:
 1. de minimale breedte op de waterlijn dient 7 m te bedragen;
 2. de minimale waterdiepte dient 1 m te bedragen;
 3. de minimale bodembreedte dient 1 m te bedragen;
 4. de verhouding van het talud aan de wegzijde dient 1:3 te bedragen;
 5. de verhouding van het talud aan de zijde van het bedrijventerrein dient 1:5 te bedragen;
 6. de duikers van de wegkruisingen dienen een minimale diameter van 1 m te hebben;
 7. de duiker van de kruising voor de te verleggen N201 dient een minimale inwendige breedte van 2 m en een doorvaarbare hoogte van 1,25 m te hebben.
 - b. De waterkering Hogedijk en de kanteldijken dienen conform de vigerende keur van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer te worden uitgevoerd, waarbij de volgende bepalingen van belang zijn:
 1. de kerende hoogte mag bij aanleg niet meer dan 0,10 m + NAP bedragen;
 2. de verhouding van het talud van de waterkering dient 1:3 te bedragen;
 3. de minimale kruinbreedte dient 3 m te bedragen.
 - c. De waterkering Legmeerdijk dient conform de vigerende keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht te worden uitgevoerd, waarbij de volgende bepalingen van belang zijn:
 1. de kerende hoogte mag bij aanleg niet minder dan de huidige hoogte bedragen;
 2. de verhouding van het talud van de waterkering dient 1:3 te bedragen;
 3. de minimale kruinbreedte dient 3 m te bedragen.
 - d. De minimale breedte van wegbermen voor infiltratie dient 5 m te bedragen.

6. De bestemming mag niet conflicteren met de beperkingen die de luchthaven aan de omgeving stelt, zoals hoogtebeperkingen en beperkingen in verband met het goed en veilig functioneren van de beveiligingssystemen.

Bebouwingsvoorschriften

7. Op de gronden zijn uitsluitend gebouwen ten dienste van het verkeer en het openbare nutsvoorzieningen met een maximum inhoud van 25 m³ en een hoogte van 3 m.
8. Bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de waterkering en de waterhuishouding met de daarbij behorende bouwwerken zijn toegestaan.
9. De hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de beveiliging en geleiding van het verkeer, het treffen van geluidwerende voorzieningen en daarbij bijbehorende voorzieningen en kunstwerken zoals bruggen en lichtmasten mag niet meer bedragen dan 15 m.
10. De hoogte van andere bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan 2 m.
11. Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de risicocontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Artikel VII: Risicocontour bij water

Artikel 7.4 komt te luiden:

Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de risicocontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Artikel VIII: Risicocontour bij rioolwaterzuivering

Artikel 8.6 komt te luiden:

Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de risicocontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Artikel IX: Rioolpersleiding

Toegevoegd wordt artikel 8a Rioolpersleiding, dubbelbestemming:

Doeleindenomschrijving

1. De gronden gelegen binnen 5 m ter weerszijde van de op de plankaart aangegeven rioolpersleidingen zijn tevens bestemd voor de bescherming van een (ondergrondse) rioolleiding.
2. In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de bepalingen van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

Bebouwingsvoorschriften

3. Op, in of boven de in lid 1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bedoelde leiding worden gebouwd.
4. Gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming, zijn uitsluitend toelaatbaar indien de belangen in verband met de betrokken leiding zich hiertegen niet verzetten en Burgemeester en Wethouders hierover schriftelijk advies hebben ingewonnen bij de leidingbeheerder.
5. Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de geluidscontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Aanlegvergunning

6. Het is verboden op of in de lid 1 bedoelde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), ter plaatse de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
 - a. het oprichten van bouwwerken;
 - b. het permanent opslaan van goederen, waaronder begrepen afvalstoffen;
 - c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
 - d. het verrichten van graafwerkzaamheden, anders dan normale spit- en ploegwerkzaamheden;
 - e. het aanbrengen van gesloten wegdek;
 - f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
 - g. het aanleggen van leidingen of kabels;
 - h. het aanbrengen van hoogopgaande en/of diepwortelende beplanting;
 - i. het indrijven van voorwerpen in de grond;
 - j. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.
7. Het verbod als bedoeld in lid 6 is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden die:
 - a. normaal onderhoud en beheer betreffen;
 - b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van deze herziening;
 - c. mogen worden uitgevoerd krachtens een eerder verleende vergunning.
8. De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 6 zijn slechts toelaatbaar indien en voor zover dit niet strijdig is met de belangen van de leiding.

Adviesprocedure

9. Alvorens omtrent het verlenen van een aanlegvergunning ten behoeve van de samenvallende bestemmingen te beslissen, winnen Burgemeester en Wethouders schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken en/of werkzaamheden de belangen in verband met de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden gesteld ter voorkoming van eventuele schade.

Artikel X: Geluidszonering en brand-, explosiegevaar

Artikel 9.1 komt te luiden:

De op de plankaart met "Uit te werken Bedrijfsdoeleinden" aangegeven gronden zijn bestemd voor het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten in lichte en middelzware milieucategorieën 1 tot en met 3 uit de bijbehorende staat van bedrijfsactiviteiten, opgenomen in bijlage 1 van deze voorschriften, gebaseerd op VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van 1999. Uitzondering hierop zijn tuinbouwbedrijven, met uitzondering van het gearceerde gedeelte op de plankaart, en geluidszoneringsplichtige inrichtingen en inrichtingen waar brand- en explosiegevaarlijke goederen worden opgeslagen en verwerkt.

Artikel XI: Oppervlakten solitaire kantoren

Artikel 9.4.1 komt te luiden:

Kaveloppervlakten van solitaire kantoren worden tot een maximum van 10% (240.000 m² b.v.o.) van het bestemmingsvlak "Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden" toegestaan, in beginsel uitsluitend in de IGGV-strip en in de zone rond de kruising Middenweg-N201.

Artikel XII: Floor-space-index

Artikel 9.4.n komt te luiden:

De in lid 9.4.l en 9.4.m genoemde getallen kunnen worden gewijzigd indien nader economisch onderzoek of nader verkeersonderzoek hiertoe aanleiding geeft, met dien verstande dat het percentage solitaire kantoren niet hoger zal zijn dan 12% (288.000 m² b.v.o) en dat de gemiddelde floor-space-index maximaal 1,5 mag bedragen.

Artikel XIII: Risicocontour bij uit te werken bedrijfsdoeleinden

Artikel 9.4.w komt te luiden:

Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de risicocontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Artikel XIV: Uit te werken Verkeersdoeleinden

Artikel 10.3 b, g en k "Uit te werken Verkeersdoeleinden" komen als volgt te luiden:

- b. Weg uitvoeren als 2x2 strooksweg;
- g. Kruising Hornweg: voor gemotoriseerd verkeer wordt de Hornweg geknipt, fiets- en voetgangersverkeer kruist de te verleggen N201 door middel van een ongelijkvloerse kruising;
- k. Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de risicocontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Artikel XV: Risicocontouren Schiphol

Artikel 16 komt te luiden:

1. Het Besluit van 20 februari 2003 tot vaststelling van een Luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol (Luchthavenindelingbesluit Schiphol) is op dit bestemmingsplan van toepassing.
2. In het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol" is bepaald dat binnen bepaalde zones beperkingen gelden voor het gebruik van de gronden en de hoogte van toegestane bouwwerken. Deze zones zijn begrensd door risicocontouren. Voor deze zones gelden de volgende bepalingen:
 - a. op de gronden die volgens het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol" zijn gelegen binnen de 10⁻⁵ IR contour, de veiligheidsloopzone, zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven. Bestaande bedrijvigheid mag worden gehandhaafd, mits de grens van tien werknemers per hectare niet wordt overschreden;
 - b. op de gronden die volgens het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol" zijn gelegen binnen de gelegen binnen de 10⁻⁶ IR contour zijn geen gebouwen toegestaan behoudens bestaand gebruik;
 - c. op de gronden die op de kaarten in bijlage 3B behorende bij het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol" zijn aangeduid met vier, binnen de grens van het beperkingengebied, zijn geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestand gebruik;
 - d. van bestaand gebruik als bedoeld in lid a tot en met c is sprake indien op de datum van inwerkingtreding van het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol" op de desbetreffende plaats een gebouw rechtmatig aanwezig is en overeenkomstig de bestemming wordt gebruikt, of voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit een bouwvergunning is verleend voor dit gebouw op de desbetreffende plaats, mits binnen zes maanden na datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt;
 - e. ten aanzien van degene die op de datum van inwerkingtreding van dit besluit rechtmatig gebruiker is van een woning of een woonwagen op de gronden die op de kaarten in bijlage 3A van het

- “Luchthaven-indelingsbesluit Schiphol” zijn gelegen binnen de 10^{-5} IR contour kan, indien sprake is van bestaand gebruik als bedoeld in lid d, beëindiging van het gebruik niet worden gevergd;
- f. in afwijking van hetgeen is gesteld onder a tot en met c zijn daarin bedoelde gebouwen eveneens toegestaan, voorzover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart;
 - g. op de gronden die zijn aangewezen in bijlage 4 van het “Luchthaven-indelingsbesluit Schiphol” zijn geen bouwwerken toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven waarden;
 - h. in afwijking van lid g is een bouwwerk dat hoger is dan de desbetreffende waarde toegestaan als:
 1. het bouwwerk opgericht is overeenkomstig een bouwvergunning of een dergelijke vergunning is verleend;
 2. de vergunning is verleend voor de datum van inwerkingtreding van het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol”;
 - i. in afwijking van het bepaalde in lid g is een bouwwerk dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde eveneens toegestaan, voorzover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.
3. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 van het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol” is een grondgebruik of bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:
 - a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
 - b. viskwekerijen met extramurale bassins;
 - c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking.
 4. In afwijking van lid 3 is dit grondgebruik of deze bestemming toegestaan, voorzover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit.
 5. In afwijking van het bepaalde in lid 3 is dit grondgebruik of deze bestemming eveneens toegestaan, voorzover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.

Aanlegvergunning

6. Het is verboden op of in de lid 2 onder g bedoelde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), ter plaatse de werken, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden uit te voeren die reiken tot een hoogte boven de in lid 2 onder g bedoelde waarden.
7. Het verbod als bedoeld in lid 6 is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden die:
 - a. normaal onderhoud en beheer betreffen;
 - b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van deze herziening;
 - c. mogen worden uitgevoerd krachtens een eerder verleende vergunning.
8. De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 6 zijn slechts toelaatbaar indien en voor zover dit niet strijdig is met de belangen die zijn gediend met het garanderen van de veiligheid in verband met de nabijheid van Schiphol.

Adviesprocedure

Alvorens omtrent het verlenen van een aanlegvergunning te beslissen, winnen Burgemeester en Wethouders schriftelijk advies in bij de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer omtrent de vraag of door de voorgenomen werken en/of werkzaamheden de belangen in verband met

het garanderen van de veiligheid in verband met de nabijheid van Schiphol niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden ter voorkoming van eventuele schade.

Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd de bepalingen van artikel 16, te wijzigen conform de regels van het nieuwe beleid van geluids- en veiligheidscontouren voor Schiphol op het moment dat dit nieuwe beleid van kracht wordt.

Artikel XVI: Slotbepaling

Het plan waarvan deze voorschriften deel uitmaken, kan worden aangehaald als bestemmingsplan “1^e Herziening N201-zone”.

Bijlage 1

Plankaart