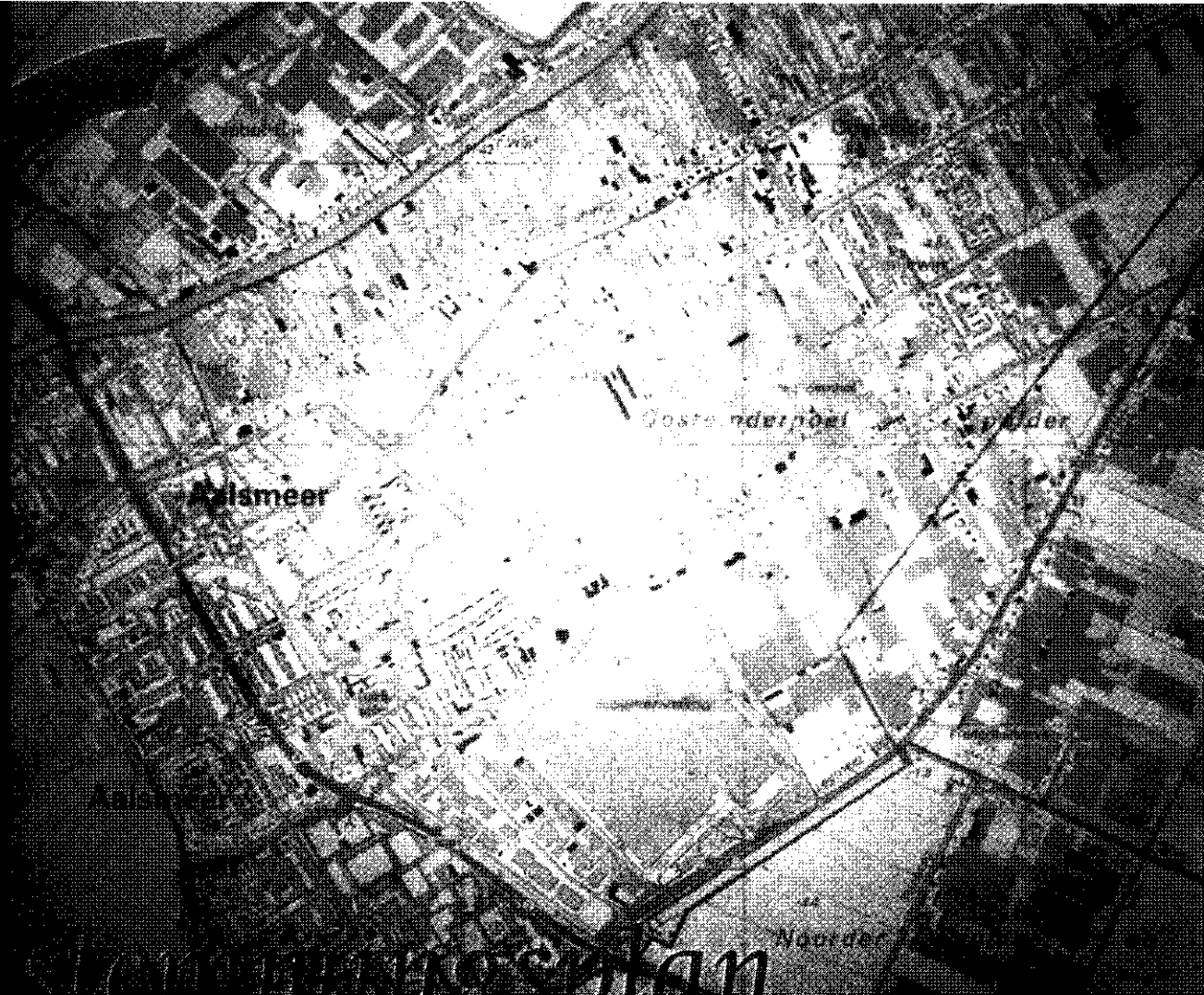




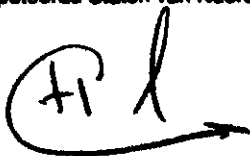
Stedenbouwkundig plan

N201-zone

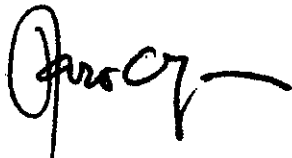
Bestemmingsplan N201-zone

Gedeeltelijke

Goedkeuring bij besluit van heden nr. 06-62247
Haarlem, 28 NOV. 2006
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland



voorzitter
H.C.J.L. Borghouts

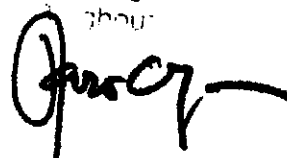


provinciesecretaris
H.W.M. Oppenhuis de Jong

Goedkeuring bij besluit van heden nr. 09-30107
Haarlem, 20 JULI 2007
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland



voorzitter
H.C.J.L. Borghouts



provinciesecretaris
H.W.M. Oppenhuis de Jong

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer

Grontmij Advies & Techniek bv Vestiging Zuid-Holland
Waddinxveen, 14 februari 2002

2

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State 8 oktober 2003, 200206083

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart de beroepen gegrond;
- II. vernietigt het besluit van het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland van 24 september 2002, kenmerk 2002-9903, voor zover het betreft de verlening van goedkeuring aan het bestemmingsplan "N201-zone";

Goedgekeurd bij besluit van heden nr. 03/40377
Haarlem, 27 JAN. 2004
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

H.C.J.L. Borgeouts
voorzitter

H.C.J.L. Borgeouts
voorzitter

Met uitzondering van

H.W.M. Oomen
secretaris

- * de met rode omlijning aangegeven gebieden op de plankaart;
- * artikel 9, vierde lid sub l;
- * artikel 9, vierde lid, sub n, de woorden "9.4.m";

Goedgekeurd bij besluit van heden nr. 03/40377
Haarlem, 27 JAN. 2004
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

H.C.J.L. Borgeouts
voorzitter

Alump
griffier

Verantwoording

Dit bestemmingsplan is opgesteld onder de verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur van Aalsmeer.

Titel : Bestemmingsplan N201-zone
Projectnummer : 21.Q470.1 - 109502
Documentnummer : 99029877 - 99029878
Datum : 14 februari 2002

Auteur(s) : F.B.H. Dercksen, B. de Vries, M. de Looff, K. Ypma en A. Makkinga
e-mail adres : bart.dercksen@grontmij.nl
Gecontroleerd : F.B.H. Dercksen
Goedgekeurd : G.A. Morel
Informatie : Grontmij Noord-Holland :
B. de Vries 072-547 57 57
Grontmij Zuid-Holland:
F.B.H. Dercksen 0182- 625 50 00

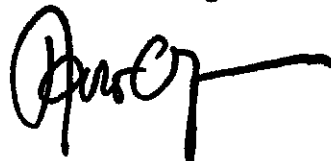
①

Goedkeuring bij besluit van heden nr. '02-9903
Haarlem, 24 SEP 2002
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland



, voorzitter

H.C.J.L. Borghouts



, griffier

W.M. Oppenhuis de Jong

Inhoudsopgave

Toelichting	7
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding bestemmingsplan	9
1.2 Vigerende bestemmingsplannen	11
1.3 Doel bestemmingsplan.....	13
2 Plangebied	15
2.1 Ligging en begrenzing plangebied	15
2.2 Huidige situatie	15
2.3 Bodemgesteldheid en waterhuishouding	16
2.4 Kabels en Leidingen	17
2.5 Nieuwe kansen voor het plangebied	17
2.6 Potenties voor het bedrijventerrein	18
3 Beleidskader	21
3.1 Algemeen.....	21
3.2 Rijksbeleid.....	21
3.3 Schiphol	21
3.4 Provinciaal en regionaal beleid	22
3.5 Gemeentelijk beleid	26
3.6 Conclusie.....	27
4 Planbeschrijving	29
4.1 Algemeen.....	29
4.2 N201	29
4.3 Bedrijventerrein	31
4.3.1 Uitgangspunten	31
4.3.2 Het plan.....	33
4.3.3 Bestaande woningen en bedrijvigheid	40
4.3.4 Organisatie en planning	40
5 Milieu	43
5.1 Algemeen.....	43
5.2 Akoestisch onderzoek	43
5.3 Luchtkwaliteit	43
5.4 Resultaten MER verlegging N201 om Aalsmeer	44
5.5 Resultaten Mer bedrijventerrein	45
5.6 Resultaten contouren Schiphol	47
5.7 Bodem en waterhuishouding	47
5.8 Flora en fauna	47
6 Juridische planopzet	49
6.1 Algemeen.....	49
6.2 Bestemmingen	50
6.3 Plankaart.....	51

7	Uitvoerbaarheid	53
7.1	Economische uitvoerbaarheid	53
7.2	Handhaafbaarheid	53
8	Procedure	55
8.1	Stappen	55
8.2	Communicatietraject voorontwerp	55
8.3	Vooroverleg voorontwerp	56
8.4	Inspraak voorontwerp	73
8.5	Communicatietraject ontwerpbestemmingsplan	95
8.6	Communicatietraject bestemmingsplan en verdere procedure.....	95
Bijlage 1: Akoestisch onderzoek		97

Voorschriften
Plankaart

Toelichting

1 Inleiding

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

De N201 is één van de drukste provinciale wegen in Nederland. Uit oogpunt van verbetering van de veiligheid en leefbaarheid in de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en de Ronde Venen en bereikbaarheid van ondermeer de luchthaven Schiphol en de VBA (Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer) is verlegging van de N201 gewenst. In het kader van deze verlegging is ook het grondgebied van de gemeente Amstelveen in het geding.

Masterplan

Samen met de genoemde gemeenten, de provincie Utrecht, de luchthaven Schiphol en de VBA heeft de Provincie Noord-Holland het initiatief genomen om deze problematiek op te lossen. Hiertoe is in 1996 door betrokken partijen het Masterplan Corridor N201 gepresenteerd, waarin een samenhangend pakket van maatregelen is opgenomen. Het Masterplan adviseert onder andere om de N201 om te leggen vanaf de Aalsmeerderweg in Haarlemmermeer tot en met Uithoorn en Amstelhoek naar een tracé ten noorden van de kernen Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 26 augustus 1997 ingestemd met dit advies.

Gebiedsgerichte aanpak

Inmiddels is de scope van het project van civieltechnische aard aanmerkelijk verbreed tot een meer omvattende gebiedsgerichte aanpak. Naast verlegging van de N201 gaat het dan ook om een revitalisering van het aangrenzende gebied in combinatie met de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid. In dit kader is gewerkt aan de Intergemeentelijke gebiedsvisie (IGGV) voor Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en de Ronde Venen (juni 2000) die als bouwsteen dient voor het in opstelling zijnde nieuwe Streekplan Noord-Holland Zuid.

Voor het Aalsmeerse grondgebied betreft het de ontwikkeling van deels nieuwe bedrijvigheid aan weerszijden van de te verleggen N201. Het verleggen van de N201 biedt door de verbeterde bereikbaarheid de mogelijkheid om het 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. Deze brede invulling wordt zowel vanuit economisch perspectief ingegeven als vanuit het gegeven dat het bedrijventerrein over meerdere jaren wordt ontwikkeld. Parallel aan deze bedrijventerreinontwikkeling is verplaatsing van een deel van de glastuinbouwbedrijven uit het plangebied naar bijvoorbeeld de Haarlemmermeer noodzakelijk (zie verder paragraaf 2.5 van deze toelichting). Met de verlegging van de N201 kan tevens het gebied waar de bestaande N201 doorheen loopt kwalitatief worden verbeterd.

In dit gebied, dat overigens geen deel uitmaakt van het voorliggende bestemmingsplan, zal als gevolg van de verlegging van de N201 onder meer de verkeersdrukke afnemen. De bestaande N201 zal als gevolg hiervan worden geherprofileerd in combinatie met herinrichting van het gebied, waardoor de huidige barrièrefunctie van de N201 binnen de kern Aalsmeer wordt opgeheven.

Begrenzing plangebied

Het plangebied wordt globaal begrensd door de Turfstekerstaat ter hoogte van de VBA, de Zwarteweg, de Stommeerkade, de Hogedijk, de Machineweg en de

Legmeerdijk. Het aangrenzende Amstelveense gebied (globaal begrensd door de Horntocht, de Machineweg, de Legmeerdijk en het tracé van de verlegde N201, één en ander zoals weergegeven op de plankaart), dat bij de gemeentelijke herindeling per 1 januari 2002 bij de gemeente Aalsmeer is gekomen, is mede in dit plan begrepen. Nu de gemeentelijke herindeling een feit is, wordt het totale plangebied door de gemeente Aalsmeer verder procedureel behandeld.

WVG

Voor het grootste deel van bovengenoemde gebieden is de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG) van toepassing. De gemeenteraad van Aalsmeer heeft hiertoe op 20 januari 2000 besloten en de gemeenteraad van Amstelveen op 26 januari 2000. In het te ontwikkelen gebied verschaft het gemeentelijk voorkeursrecht een betere uitgangspositie op de vastgoedmarkt. Het voorkeursrecht, als passief verwervingsinstrument, kan hierbij een ondersteuning betekenen voor het te voeren verwervingsbeleid. De reden hiervoor is om te voorkomen dat voor ontwikkeling interessante delen van het gebied uit speculatieve overwegingen in handen van minder gewenste partijen vallen, waardoor de gewenste ruimtelijke kwaliteit niet te realiseren is. Door Gedeputeerde Staten is op 21 december 1999 een verklaring van geen bezwaar afgegeven, waaruit blijkt dat de betreffende locaties in het plangebied zijn aangemerkt als uitbreidingscapaciteit van bedrijventerrein en infrastructuur als bedoeld in artikel 2a van de WVG. Aangezien in januari 2000 de WVG van toepassing is verklaard, betekent dit dat er in januari 2002 een ontwerpbestemmingsplan beschikbaar moet zijn om de beschermende werking van de WVG te kunnen bestendigen.

Bestuursovereenkomst

De betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben op 7 mei 2001 een Bestuursovereenkomst ondertekend. Hiermee onderschrijven partijen het gemeenschappelijk belang bij de verlegging van de N201 uit oogpunt van verbetering van achtereenvolgens de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van bestaande en toekomstige woongebieden en bedrijfsterrainen. Daarnaast zorgt de nieuwe N201 voor een evenwichtige economische ontwikkeling in de provincies Noord-Holland en Utrecht en de betrokken gemeenten.

MER N201

Voor de verlegging van de N201 op het Aalsmeerse grondgebied wordt de milieueffectrapportage (MER) -procedure gevolgd. In dit verband gaat het om het MER-Omlegging N201 om Aalsmeer, 2001. Het MER is gekoppeld aan de partiële herziening van het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. De provincie Noord-Holland is voor dit MER het bevoegd gezag. Doel van het MER is om inzicht te verkrijgen in de milieuf-

fecten van de verschillende omleggingsmogelijkheden op basis waarvan de tracékeuze kan worden vastgesteld. In april 1999 is de Startnotitie ter visie gelegd. Provinciale Staten hebben in september 1999 de richtlijnen voor het MER vastgesteld. In juni 2001 is het MER door Gedeputeerde Staten aanvaard, waarna het rapport voor een ieder ter inzage is gelegd.

MER Bedrijventerrein

Aangezien het beoogde bedrijventerrein meer dan 150 ha groot is, is deze voorgenomen activiteit ook MER-plichtig. Het MER-plichtig besluit is het vaststellen van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Aalsmeer. Het doel van de MER-procedure is het verkrijgen van inzicht in de relevante milieueffecten die het gevolg zijn van het realiseren van het bedrijventerrein. De Startnotitie voor de MER van het bedrijventerrein is in januari 2001 ter visie gelegd. Op 19 april 2001 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer de richtlijnen voor het MER vastgesteld. Op 14 juni is het MER door de raad aanvaard. Om in de procedure voor het bestemmingsplan belanghebbenden alle relevante informatie te geven is het MER gelijktijdig met het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan ter visie gegaan. Het MER heeft van 24 juni tot 23 juli ter visie gelegen. Er zijn 16 reacties binnengekomen. Deze zijn samengevat en beantwoord in de Inspraaknotitie milieueffectrapportage Bedrijventerrein N201 Aalsmeer. Verder is het MER getoetst door de Commissie voor de milieueffectrapportage. Tijdens die toetsing heeft de Commissie vragen gesteld betreffende de keuze voor een globaal bestemmingsplan, de duurzaamheidsstrategie de uitwerking van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief en het waarborgen van de kwaliteit van de bestaande woonlinten. In een aparte "Aanvullende notitie" is hierop ingegaan. Op basis van het MER en de aanvullende notitie heeft de Commissie MER geconstateerd dat er voldoende basis is om het milieubelang op een goede wijze in de besluitvorming te betrekken. Het MER, de aanvullende notitie, de inspraaknotitie en het toetsingsadvies van de MER zijn bij dit ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

1.2 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied vigeert nu een aantal bestemmingsplannen. Deze zijn hieronder per gemeente weergegeven.

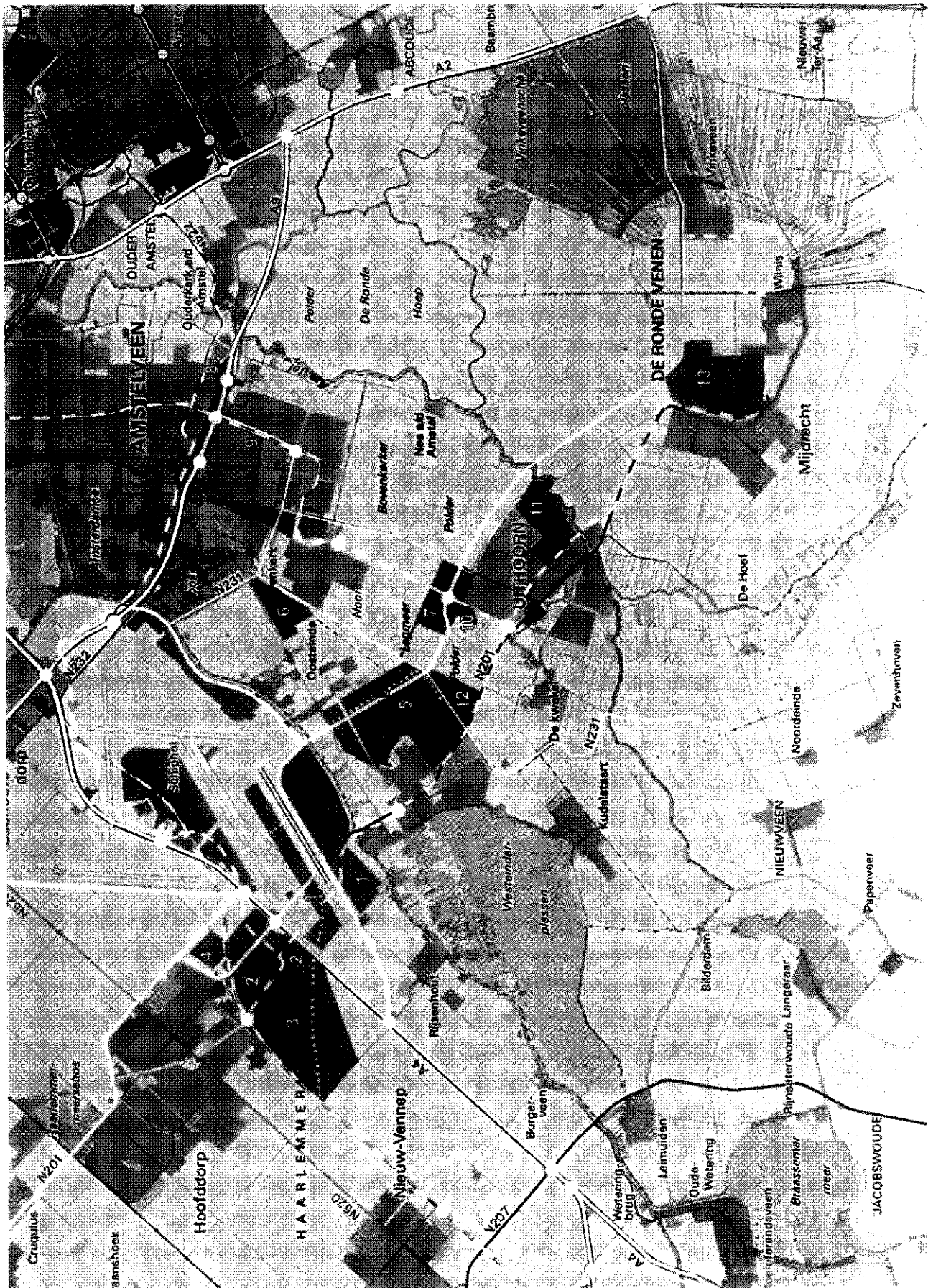
Gemeente Aalsmeer:

- bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1969";
- bestemmingsplan "Molenvliet-Noord 1996";
- bestemmingsplan "Bloemenlust 1968";
- bestemmingsplan "Bedrijventerrein Middenweg, 1997";
- bestemmingsplan "Bedrijfsterreinen Hornmeer 1976";
- bestemmingsplan "Bedrijfsterreinen V.B.A.1983;
- bestemmingsplan "Bedrijfsterreinen V.B.A.1983 – eerste herziening";
- bestemmingsplan "Bedrijventerrein Molenvliet-Noord, 1996.

Gemeente Amstelveen (grondgebied dat bij de gemeentelijke herindeling is overgegaan naar de gemeente Aalsmeer):

- bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1993".

Het overgrote deel van het plangebied is in de vigerende plannen bestemd als agrarische doeleinden en veilingdoeleinden. De lintbebouwing waaronder die van de Aalsmeerderweg en Hornweg zijn bestemd als bebouwing voor agrarische doeleinden. Het deel van het plangebied in de directe omgeving van het veilingterrein is bestemd voor veilinggelieerde bedrijvigheid.



Afbeelding 1: Situering van de te verleggen N201

De gemeente Aalsmeer heeft besloten om voor het gebied 'De Bovenlanden' tussen de Hogedijk en de Ringvaart van de Haarlemmermeer een apart bestemmingsplan te maken. Het tracé voor de verlegging van de N201 door de Bovenlanden maakt echter onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan.

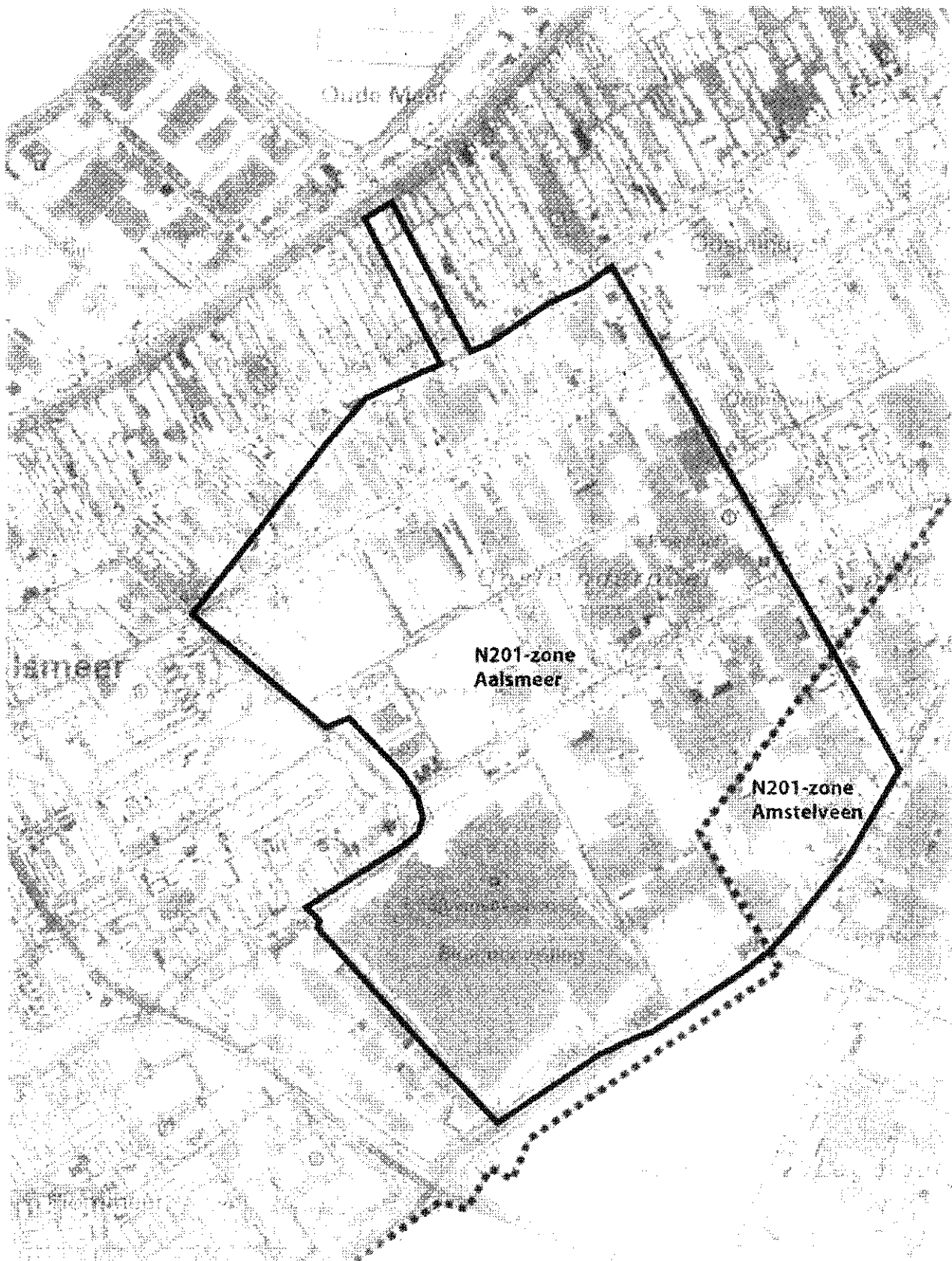
1.3 Doel bestemmingsplan

Omdat de vigerende bestemmingsplannen (paragraaf 1.2) niet voorzien in de beoogde nieuwe ontwikkelingen op het grondgebied van de gemeente Aalsmeer en voor het gebied dat momenteel nog deel uitmaakt van de gemeente Amstelveen, is een herziening van deze bestemmingsplannen noodzakelijk.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de planologische inpassing van de beoogde verlegging van de N201 en de ontwikkeling van de bedrijvigheid mogelijk. Het plan biedt als zodanig de juridische basis voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied.

Het bestemmingsplan is globaal van opzet, aangezien de realisatie van de te verleggen N201 en het bedrijventerrein over meerdere jaren loopt. In dit plan zijn zowel *eindbestemmingen* voor onder meer de bebouwingslinten en de VBA als ook *uit te werken bestemmingen* opgenomen. Laatst genoemde bestemmingen hebben betrekking op het tracé van de te verleggen N201 en op het te ontwikkelen bedrijventerrein. Uiteraard zijn de voor het bestemmingsplan onmiskenbare elementen van de stedenbouwkundige structuur, waaronder ondermeer 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.

Van het bestemmingsplan zijn de voorschriften en de plankaart bindend. Uit oogpunt van rechtszekerheid is de toelichting ook van belang. In de toelichting staan immers de beweegredenen en onderbouwing die geleid hebben tot de gekozen bestemmingen, alsmede de interpretatie en betekenis van de bestemming. In hoofdstuk 6 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de juridische planopzet van dit bestemmingsplan.



Afbeelding 2: Ligging plangebied

2 Plangebied

2.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan “N201-zone” wordt begrensd door achtereenvolgens:

- de Hogedijk met “haaks” daarop het tracé van de te verleggen N201 vanaf Hogedijk tot aan de Ringvaart (noordelijke grens);
- de Machineweg (oostelijke grens);
- de Legmeerdijk (zuidelijke grens);
- de Turfstekerstraat ter hoogte van de VBA met aansluitend de Zwarteweg en de Stommeerkade tot aan de Hogedijk (westelijke grens).

Totaal bestaat het plangebied circa 335 hectare.

2.2 Huidige situatie

De huidige provinciale weg N201 loopt op dit moment dwars door Aalsmeer en deelt de kern als het ware doormidden. De N201 wordt intensief gebruikt als doorgangsroute voor verkeer van en naar de Haarlemmermeerpolder (vrachtauto's en forensen). Dit leidt tot (te)veel hinder voor zowel de bewoners van Aalsmeer als voor het verkeer (waaronder veel verkeer voor de VBA) zelf. Om deze reden is er voor gekozen de N201 te verplaatsen naar het noorden toe (de Oosteinderpoelpolder).

Het plangebied, deel uitmakend van de Oosteinderpoelpolder, wordt gekarakteriseerd door de lange rechte bebouwingslinten waarlangs gevarieerde woon- en bedrijfsbebouwing is gesitueerd. Achter deze linten in het plangebied is sprake van een (intensieve) agrarische functie, bestaande uit voornamelijk glastuinbouw (kassen), akkerbouw en weiland. Langs de Hornweg en de Aalsmeerderweg zijn relatief veel kleine glastuinbouwbedrijven met veelal verouderde kassen gevestigd. Herstructurering is noodzakelijk, maar tot nu toe slechts gedeeltelijk gelukt. Tussen de Hornweg en de Legmeerdijk is een aantal grote, moderne bedrijven te vinden waaronder handelskwekerijen. In het plangebied zijn door het intensieve gebruik (glastuinbouw) geen bijzondere natuurwaarden aanwezig.

De vegetatie van slootkanten, bermen, dijken en taluds is beter ontwikkeld dan de weide en tuinbouwgronden in het plangebied, doch is betrekkelijk soortenarm.

De industriële bedrijvigheid in het plangebied wordt in sterke mate bepaald door de VBA en in de omgeving van het plangebied door de luchthaven Schiphol in de Haarlemmermeerpolder. Tot het plangebied worden ook de bedrijventerreinen van Molenvliet-zuid en noord en de rioolwaterzuivering gerekend.

2.3 Bodemgesteldheid en waterhuishouding

Bodemopbouw

In de Oosteinderpoelpolder komen warmoezerijgronden (tuingronden) voor. De Oosteinderpolder is een voormalig veengebied. De zeeklei werd in de loop van de tijd bedekt met veen. Dit veen werd ontgonnen waarna ontveningen werden bedijkt en drooggemalen. De Oosteinderpoelpolder is in 1867 bedijkt. De deklaag heeft een dikte van 7 à 15 meter en bestaat uit afwisselend veen en klei met soms een zandig laagje. De zandige en kleiige afzettingen behoren tot de formatie van Calais en Duinkerke.

Bodemkwaliteit

De bodem blijkt (volgens het MER Bedrijventerrein N201) over het algemeen licht verontreinigd met zware metalen, PAK 's, minerale olie en EOX. Ter plaatse van een aantal puntbronnen (bijv. bovengrondse olietanks) is de bodem sterk verontreinigd met minerale olie. Ook is het grondwater plaatselijk sterk verontreinigd met arseen (van natuurlijke oorsprong) en nikkel.

Waterbodemkwaliteit

De waterbodem van de het noordelijk deel van de Machinetocht wordt getypeerd als klasse 3, het zuidelijk deel wordt getypeerd als klasse 4. De waterbodem van de Horntocht wordt getypeerd als klasse 3. Het oostelijk deel van de waterbodem van de Middentocht wordt gedeeltelijk getypeerd als klasse 3 en gedeeltelijk als onverdacht (WBP-2). Deze gegevens zijn eveneens afkomstig uit het MER.

Oppervlaktewater

De hoogteligging van het maaiveld in de polder varieert van NAP -3.90 meter tot -4.20 meter. Met uitzondering van enkele kleine hoger gelegen peilvakken bedraagt het zomerpeil NAP -5.00 meter en het winterpeil NAP -5.10 meter. Het gemiddelde waterpeil ligt ongeveer 4.5 meter beneden het gemiddelde waterpeil van Rijnlants boezemwater (Ringvaart en Bovenlanden). Het gemaal van de Horn- en Stommeerpolder aan de Molenvliet bemaalt in principe de Horn- en Stommeerpolder, maar ook de Oosteinderpoelpolder. Zodra het waterbezwaar in de Oosteinderpoelpolder toeneemt, wordt het gemaal aan de Machineweg aan het einde van de Machinetocht ingeschakeld.

De Middentocht en de Machinetocht zijn de belangrijkste waterafvoeren in het gebied. De gemiddelde drooglegging in de Oosteinderpoelpolder bedraagt circa 1.2 meter. De open waterberging, inclusief de schouwsloten, bedraagt nu slechts 3.4 %. Om te anticiperen op klimatologische veranderingen op lange termijn is de wens om 10 à 11 % open waterberging in plangebied te realiseren. De Hoge Dijk is een primaire waterkering en de Legmeerdijk is een secundaire waterkering.

Grondwater

De stijghoogte in het eerste watervoerend pakket ter plaatse van de Oosteinderpoelpolder ligt grofweg tussen NAP -4.50 en NAP -5.00 meter. Het grondwater stroomt in zuid/zuidwestelijke richting. Op basis van de beperkte stijghoogtegegevens die voor het gebied beschikbaar zijn en op basis van literatuur kan, met enige voorzichtigheid, worden gesteld dat in het gebied hoofdzakelijk lichte kwel optreedt. Indicatieve berekeningen duiden op een geschatte kwelintensiteit van circa 0,15 mm/dag.

Het (ondiepe grond)water is in zowel de Oosteinderpoelpolder als in de Horn- en Stommeerpolder zoet en relatief voedselrijk.

Waterkwaliteit

De wateren in het plangebied en de Oosteinderpoelpolder worden getypeerd als algemene polderwateren (MER) en worden geclassificeerd als eutroof (voedselrijk). De waterkwaliteit wordt negatief beïnvloed door inlaatwater, overstorten, ongezuiverde lozingen en verontreinigd water uit de (glas)tuinbouw (nutriënten en bestrijdingsmiddelen) en andere diffuse verontreinigingen. Het oppervlaktewater staat onder invloed van zoete kwel, brakke kwel treedt niet op.

2.4 Kabels en Leidingen

In het plangebied ligt een gasleiding. Deze leiding is op de plankaart aangegeven. Vanaf het hoofdgemaal nabij Aalsmeerderweg 208 loopt een persleiding richting de rioolwaterzuivering dwars door het plangebied langs de Hornweg. Verder bevinden zich geen kabels en leidingen in het plangebied die relevant zijn voor het onderliggende plan.

2.5 Nieuwe kansen voor het plangebied

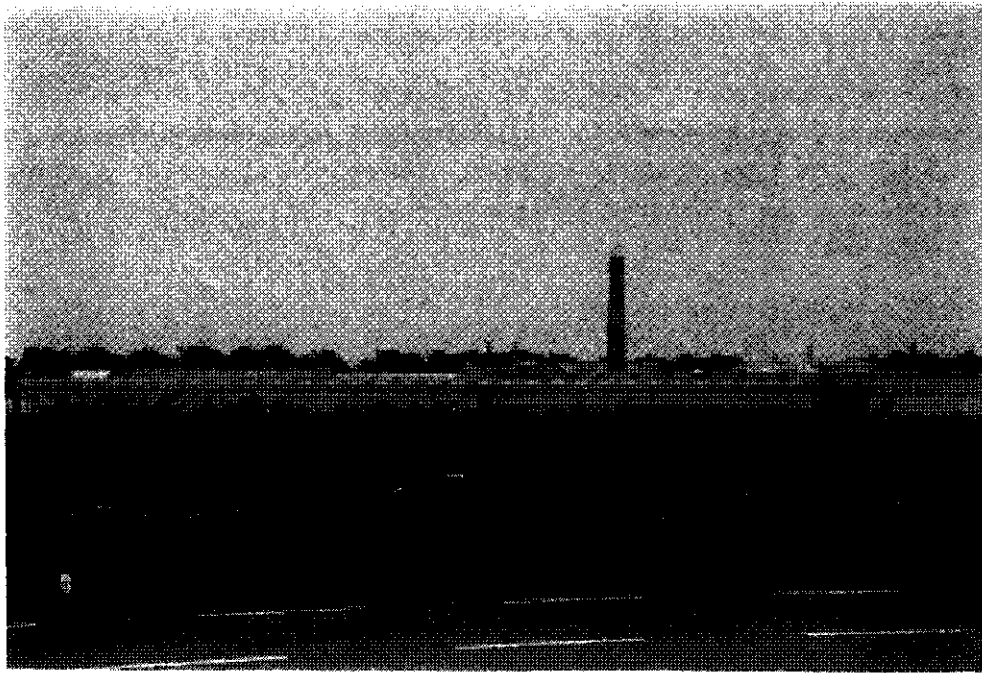
In de afgelopen jaren heeft zich in het plangebied een diffuse ontwikkeling voorgedaan. Een aantal (tuinbouw)bedrijven moderniseert en breidt uit. Tegelijkertijd zijn er bedrijven waar investeringen achterblijven. Gronden in het gebied zijn gereserveerd voor uitbreiding van veilinggebonden bedrijvigheid. In de jaren tachtig is getracht te komen tot een reconstructie van dit glastuinbouwgebied. Onderdeel hiervan was aanleg van de Middenweg. De reconstructie heeft voor het gehele gebied niet het gewenste economisch resultaat opgeleverd.

Het verleggen van de N201 biedt - door de verbeterde bereikbaarheid - de mogelijkheid om het gebied te ontwikkelen tot een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein. Delen van het plangebied blijven in gebruik voor (tuinbouw) bedrijven. Ingeval tuinbouwbedrijven uit het plangebied moeten worden verplaatst, zal in lijn met beleid uit Glas en Land voldoende nieuwe locaties elders in de regio (Rijssenhout, Kudelstaart en omgeving Schinkelpolder) worden gecreëerd. De locatie in Rijssenhout zal ook al voor 2010 voldoende ruimte moeten creëren. Daarmee ontstaat een kans voor een integrale ontwikkeling van het plangebied. Door een afnemende invloed van de glastuinbouw in combinatie met bodemsanering en meer aandacht voor de waterstructuur in het plangebied kan de waterkwaliteit in het gebied worden verbeterd. In dit verband is ook de beoogde aanpassing van de bestaande gemengde rioolstelsels (basisinspanning) van belang.

Het gegeven dat de gemeente Aalsmeer al jaren geen uitgeefbare gronden voor bedrijventerreinen heeft, illustreert ook de noodzaak tot ontwikkeling van het plangebied.

Daarbij dient wel een keuze gemaakt te worden ten aanzien van de typen te vestigen bedrijvigheid, teneinde de ambities op het gebied van kwaliteit en duurzaamheid te realiseren. Aalsmeer streeft naar een evenwichtige economische ontwikkeling. Hiervoor is een grotere diversiteit aan bedrijfssegmenten wenselijk. De omvang van het plangebied en bijbehorende na te streven diversiteit aan bedrijfssegmenten bieden goede mogelijkheden de economische structuur te versterken.

In de volgende paragrafen van deze toelichting wordt hier aandacht aan besteed.



Afbeelding 3: Zicht vanaf Legmeerdijk op plangebied

2.6 Potenties voor het bedrijventerrein

De gemeente Aalsmeer is voor bedrijven die een vestigingsplaats zoeken een onderdeel van de regio Amsterdam. De ligging nabij Schiphol is, mits de bereikbaarheid is gegarandeerd, voor veel bedrijven een pre. Een andere belangrijke trekker is de VBA. De continue groei van de veiling trekt nog steeds nieuwe veilinggelieerde bedrijven (handel, plantenveredeling, en dergelijke) naar de regio toe. Voor de regio Amsterdam, wordt voor de komende periode een groeiende vraag naar bedrijventerreinen verwacht. Dit blijkt onder meer uit het

Onderzoek naar de ruimtebehoefte van bedrijventerreinen in de regio Groot-Amsterdam. Dit onderzoek is in opdracht van het Regionaal Overlegorgaan Amsterdam (ROA) door Buck Consultants International (BCI) in 1998 uitgevoerd. De vraag naar ruimte in de logistieke sector (groothandel en transport) zal volgens dit onderzoek beduidend toenemen. Dit geldt ook voor bedrijven in de tertiaire sector. Met het bedrijventerrein in Aalsmeer wordt ingespeeld op de ruimtebehoefte. Met name geldt dit voor de vraag naar ruimte voor bedrijven in de periode na 2010.

De uit het onderzoek naar voren gekomen vraag naar typen bedrijventerreinen uitgedrukt in netto ha. is als volgt:

Regio Amsterdam	1998-2010	1998-2020
Gemengd plus (zware industrie)	15	25
Modern gemengd (bedrijven t/m hindercategorie 4)	365	630
Transport en distributie	110	190
Bedrijvenpark	55	105

Bron: (BCI)

Bovenstaande cijfers geven aan dat er vooral veel vraag is naar de typen "Modern gemengd" en "Transport en distributie". Gezien de ligging en aard van het te ontwikkelen bedrijventerrein aan het tracé van de te verleggen N201, biedt dit voor Aalsmeer goede perspectieven.

Andere kansen voor dit bedrijventerrein liggen derhalve - naast de groei van veilinggebonden bedrijvigheid - in bedrijven die niet persé naast Schiphol moeten zitten, maar dit om strategische redenen wel willen.

In het kader van de behoefte uit de markt is al eerder opgemerkt, dat Aalsmeer al jaren praktisch geen uitgeefbare grond voor bedrijventerrein heeft. De gemeente kan nu niet aan de lokale en regionale vraag voldoen. Aanvullend dient nog te worden opgemerkt dat het plangebied, mede gelet op de regionale infrastructuur, geschikt is voor grootschalige retail. Retail kan namelijk met actieve vormen van leisure bijdragen aan de vergroting van de aantrekkelijkheid en de ontwikkelingsmogelijkheid van het plangebied voor de te vestigen bedrijven en de bewoners in de omgeving. Dit blijkt uit de Structuurvisie commerciële voorzieningen die Kolpron consultants bv, in opdracht van Regionaal Orgaan Amsterdam in samenwerking met de provincie Noord-Holland heeft opgesteld in 2001. Deze kansen versterken de economische structuur in het ontwikkelgebied. Dit heeft tevens een positief effect op de bredere economische structuur in de omgeving.

Bij de planontwikkeling van het bedrijventerrein zijn duurzaamheid en een goede ruimtelijke kwaliteit de centrale uitgangspunten. Bovendien wordt het bedrijventerrein zorgvuldig in het landschap ingepast. Op deze wijze wordt het bedrijventerrein in goede samenhang met het omliggende gebied van Aalsmeer Dorp en de nieuwe woonwijk Nieuw-Oostende gerealiseerd. De ontwikkeling van de Middenweg als vierde lint speelt in dit verband een belangrijke rol als verbinding tussen deze gebieden.

3 Beleidskader

3.1 Algemeen

In het kader van dit bestemmingsplan is gezien in hoeverre de beoogde ontwikkeling past binnen het beleid van de verschillende overheden. Hiervoor is een aantal van toepassing zijnde beleidsnota's en plannen geanalyseerd, waarvan de belangrijkste conclusies en aanknopingspunten in dit hoofdstuk zijn opgenomen.

3.2 Rijksbeleid

Het huidige nationale beleidskader wordt gevormd door de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). In de VINEX wordt specifiek aandacht besteed aan het beleid ten aanzien van bedrijventerreinen. Dit gebeurt in het kader van locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. De essentie is "het juiste bedrijf op de juiste plaats" (het ABC-locatiebeleid). Inmiddels is de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening in procedure. In deze nota wordt afstand genomen van bovengenoemd locatiebeleid.

In de Vijfde Nota wordt onder meer gesteld dat het bereikbaarheidsprofiel van de regio Schiphol verbeterd dient te worden. De gemeente Aalsmeer heeft in haar reactie van maart 2001 op de Vijfde Nota aangegeven dat de te verleggen N201 hiertoe bijdraagt en dan met name ten behoeve van de vitaliteit van de mainportfunctie Schiphol en de VBA.

De verlegging van de N201 is opgenomen in het *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT - 2000)* van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het Rijk heeft hiermee de intentie kenbaar gemaakt een deel van de kosten voor haar rekening te nemen. Aanvullend hierop wordt studie verricht naar andere financieringswijzen, waaronder die van een Publiek-Private-Samenwerking (PPS). Andere (financierings)mogelijkheden biedt ook het plan *Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad (BONR - 2001)*. De te verleggen N201 is het enige project van het onderliggend wegennet dat opgenomen is in het uitvoeringsprogramma van het BOR. Daarnaast is het project opgenomen in het *Regionaal Mobiliteitsplan*.

In de *Vierde Nota Waterhuishouding* (NW4 - 1999), staan de N201 en het bedrijventerrein niet in het bijzonder vermeld. Wel is op het plangebied de doelstelling van de NW4 van kracht. Deze luidt 'Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. In dit plangebied zal het watersysteem verder uitgebreid worden en kwalitatief verbeteren'. Ook in het Advies Waterbeheer 21ste Eeuw (ook wel de commissie Tielrooij genoemd) wordt aandacht en ruimte voor water gevraagd. Deze commissie pleit voor toekomstig waterbeheer volgens het principe vasthouden, bergen en dan pas afvoeren van water.

3.3 Schiphol

Omdat het plangebied zich in de directe nabijheid van Schiphol bevindt, zijn er door het rijk ruimtelijke beperkingen opgelegd.

Deze worden bepaald door contouren op het gebied van veiligheid en geluid. Omdat de voorgenomen activiteit, een bedrijventerrein, niet binnen de categorie 'geluidsgevoelige bestemmingen' valt, heeft het geluidsbeleid geen directe gevolgen voor het plan een bedrijventerrein te ontwikkelen. Echter: het heeft wel consequenties voor woningen binnen het plangebied (niet alleen voor nieuwbouw, maar ook voor bestaande woningen gelden beperkingen). Het in ontwikkeling zijnde veiligheidsbeleid, dat beoogt de risico's op grote aantallen slachtoffers bij een eventueel vliegtuigongeluk te beperken, gaat wel voor dit gebied gelden.

Momenteel is het beleid gebaseerd op de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (1996). Middels een aanwijzing zijn de geluids- en veiligheidscontouren vastgesteld. Deze contouren zijn echter in diverse gerechtelijke procedures betwist. De veiligheidscontouren zijn op dit moment niet meer van kracht naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State. De geluidscontouren gelden nog wel. Op korte termijn zal besluitvorming over nieuwe regelgeving omtrent geluid en veiligheid rond de luchthaven plaatsvinden. Het luchthavenindelingsbesluit (waarin de nieuwe ruimtelijke consequenties worden geregeld) zal gelden als voorbereidingsbesluit. Gemeenten zijn verplicht om de nieuwe regels, zodra deze van kracht zijn, over te nemen in bestemmingsplannen. Bestaande bestemmingsplannen worden door het voorbereidingsbesluit doorkruist en moeten worden aangepast. Het gemeentebestuur sluit haar ogen niet voor de realiteit: de nabijheid van een start- en landingsbaan (Aalsmeerbaan) zal onherroepelijk leiden tot beperkende contouren. De gemeente is er voorstander van de risico's op ongelukken met grote aantallen slachtoffers te beperken en kan zich in die zin vinden in de plannen voor het nieuwe groepsrisico-veiligheidsbeleid. Vooruitlopend op het besluit over de nieuwe Wet Luchtvaart anticipeert de gemeente daarom al op het nieuwe beleid. In de voorschriften is vastgelegd dat bij de uitwerkingsplannen het nieuwe beleid voor veiligheids- en geluidscontouren in acht wordt genomen. De nieuwe contouren zijn in concept bekend, maar zijn vooralsnog niet op de plankaart opgenomen (want het is nog geen vastgesteld beleid). Op de plankaart en in de voorschriften zijn wel de bestaande geluidscontouren, en de daarbij behorende beperkingen, gehandhaafd.

3.4 Provinciaal en regionaal beleid

De verlegging van de N201 en de aanleg van het bedrijventerrein is bij de provincie een proces van jaren geweest. In het kort volgen hieronder in chronologische volgorde de belangrijkste beleidsdocumenten. Hierbij wordt ook ingegaan op de - in paragraaf 1.1 van deze toelichting genoemde samenhang tussen het voorliggende bestemmingsplan en achtereenvolgens de MER voor de verlegging van de N201, de MER voor het bedrijventerrein, de streekplanherziening voor de nieuwe N201 in Aalsmeer en de streekplanafwijking voor het bedrijventerrein.

Streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied (ANZKG 1987)

Het grondgebied van de gemeente Aalsmeer maakt deel uit van het vigerende *Streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied (ANZKG 1987)*. Het plangebied is in het streekplan aangeduid als gebied voor glastuinbouwconcentratie. Wel zijn in het streekplan de in het plangebied gelegen gronden aan de noordoostzijde van de veiling aangegeven als uitbreidingsmogelijkheden voor de veiling. De verlegging van de N201 is niet opgenomen in het streekplan. Hiertoe wordt een herzieningsprocedure van het streekplan voorbereid. Deze partiële herziening is in juni 2001 ter visie gelegd. In februari 2002 nemen Provinciale Staten een definitief besluit over de herziening. Voor het te

ontwikkelen bedrijventerrein wordt een afwijkingsprocedure van het streekplan door de provincie gevoerd, zodra het ontwerpbestemmingsplan, naar verwachting in maart 2002, aan Gedeputeerde Staten gezonden is.

Streekplan Noord-Holland Zuid

De provincie is bezig met de voorbereiding van het nieuwe streekplan voor geheel Noord-Holland Zuid. De te verleggen N201 en het bedrijventerrein worden opgenomen in dit nieuwe streekplan.

Regionaal Structuurplan (RSP 1995)

Het streekplanbeleid is in belangrijke mate doorvertaald in het *Regionaal Structuurplan (RSP) van het Regionaal Overlegorgaan Amsterdam (ROA)*, dat in september 1995 door de Regioraad is vastgesteld. Naast dat het RSP is afgestemd op het streekplan, speelt het in op actuele beleidsontwikkelingen als onder meer de verlegging van de N201 met de te ontwikkelen bedrijvigheid. Het gedeelte van het plangebied tussen de te verleggen N201 en de Machineweg is nog opgenomen als 'glastuinbouw'.

Partiële herziening Streekplan ANZKG, Haarlemmermeer/Schiphol (1996)

De actuele ruimtelijke ontwikkelingen zijn ook vertaald in de partiële herziening van het streekplan ANZKG en in de partiële herziening voor *Haarlemmermeer/Schiphol* (1996). Deze laatste herziening betreft niet het plangebied, maar het daar aan grenzend gebied binnen de Haarlemmermeerpolder. Hierin wordt de wens genoemd om de N201 bij Aalsmeer te verleggen. Het gaat daarbij om de verbetering van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu binnen Aalsmeer.

Masterplan Corridor N201 (1996)

In 1996 is het *Masterplan Corridor N201* opgesteld. In dit plan zijn voorstellen uitgewerkt voor de verlegging van de N201 om zo de verbetering van de leefbaarheid in de kernen Uithoorn en Aalsmeer en bereikbaarheid van de VBA, Schiphol en bedrijventerreinen te verbeteren.

Ruimtelijke ontwikkelingen N201 (1999)

Om meer grip te krijgen op de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met de mogelijke verlegging van de N201 is in opdracht van de regionale stuurgroep Glas en Land een verkenning uitgevoerd genaamd *Ruimtelijke ontwikkelingen N201 (1999)*. Hierin wordt aangegeven dat rondom de N201 bedrijvigheid kan worden ontwikkeld welke mogelijk ook financiën kan genereren voor de verlegging van de N201. Het rapport vormt ook een agendavormend document voor de streekplanherziening.

Toekomst Glastuinbouwcomplex Aalsmeer (2000)

In deze nota, opgesteld door Stivas De Meerlanden – Amstelland, wordt geconcludeerd dat het niet meer haalbaar lijkt om het plangebied te handhaven als productiegebied voor glastuinbouw. Er wordt geopteerd voor glasgelieerde handel / logistiek / toeleveranciers. De bestaande glastuinbouw dient bij voorkeur te worden uitgeplaatst naar Rijsenhout in de Haarlemmermeer. Uitplaatsing in de periode vóór 2010 wordt ook als wenselijk ervaren. Mogelijkheden voor andere typen bedrijvigheid worden als kansrijke opties voor het plangebied gezien.

AmstelGroen, Keuze Hoofdlijnen (2000)

In deze nota wordt invulling gegeven aan 550 ha strategisch groen ten zuiden van Amsterdam, welke voortvloeit uit de verstedelijkingsopgave 2005-2010,

zoals vastgelegd in de actualisering van de VINEX. In het plangebied betreft dit verbindingsgroen, met een breedte van 100 meter, welke samenvalt met de IGGV strip. Deze nota is ingebracht als bouwsteen voor het nieuwe streekplan en wordt in 2001 uitgewerkt in de nota Gebiedsperspectief AmstelGroen.

Nieuw: Provinciaal Waterhuishoudingsplan (1998) en Integraal Waterbeheersplan (2000)

Ook in deze nota's, wordt conform Vierde Nota Waterhuishouding, aandacht gevraagd om water als schaars goed te beschouwen. Dit betekent zuinig omgaan met water (voorraadbeheer). Deze strategie van voorraadbeheer betekent dat onder andere gestreefd wordt naar meer berging van water. Het integraal waterbeheersplan van het Hoogheemraadschap van Rijnland en de vijf inliggende waterschappen, waaronder Waterschap Groot-Haarlemmermeer, gaat in op het waterbeheer voor de korte termijn (planperiode 1999-2003) en de een visie voor de middellange termijn (2015). Relevant voor het plangebied zijn de aanbevelingen voor veiligheid (goed functionerende waterkeringen), grondwater (zoveel mogelijk grondwaterneutraal bouwen), waterkwantiteit (genoeg waterberging), waterkwaliteit (biologisch gezond en kwaliteitsnormen nastreven), verontreiniging (minimalisering vuiluitwerp). Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in het gemeentelijke waterstructuurplan en de relevante onderdelen zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV 2001)

De mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen (waaronder realisering van bedrijventerreinen) rondom de verlegging van de N201 zijn in een groter ruimtelijke kader opgenomen in de IGGV. De visie is samen met de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uithoorn en de Ronde Venen opgesteld. Centrale opgave bij de visievorming is het creëren van een meerwaarde voor de leefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit in het bijzonder. Hierbij is gebruik gemaakt van het cascoconcept. Vanuit dit casco zijn voorstellen gedaan voor het groen-blauwe raamwerk, het infrastructureel netwerk en de globale verstedelijkingsrichting. In deze visie is voor het plangebied opgenomen de aanleg van een oost-west gerichte regionale blauwe groene zone (breedte 200 meter); verder te noemen *IGGV strip*, de verlegging van de N201 en daaraan gekoppeld het verschieten van kleur van glastuinbouw naar bedrijfsontwikkeling.

De IGGV is opgesteld onder leiding van de Stuurgroep N201/Glas en Land. Ze is aangeboden aan de provincie en andere instanties voor reacties. Alle betrokken gemeenten hebben ermee ingestemd. De IGGV wordt gebruikt als bouwsteen voor het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid.

Strategienota Streekplan Noord-Holland Zuid (2001)

In deze nota staan enkele aanknopingspunten en uitgangspunten die gebruikt zijn in het waterstructuurplan (zie ook paragraaf 3.4 van deze toelichting) dat voor de regio waarin het plangebied is gelegen, is opgesteld. In de nota staat ondermeer dat in een nieuw te bebouwen gebied waterneutraal moet worden gebouwd. Dat stelt andere eisen aan de inrichting van stedelijk gebied en woningbouw wat betreft peilbeheer en de locatie van oppervlaktewater. Een open waterpercentage van 11 procent is richtinggevend, maar kan hoger zijn afhankelijk van grondsoort, riolering- en regenwaterafvoersystemen. Voorts geldt dat problemen op watergebied zoveel mogelijk moeten worden opgelost in het gebied waar ze ontstaan. Dit houdt onder meer in dat verandering van functie moet leiden tot vermindering van de aan- en afvoer van water.



Afbeelding 4: Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV)

MER Verlegging N201 Aalsmeer (2001)

In juni 2001 is het MER voor de verlegging van de N201 bij Aalsmeer door Gedeputeerde Staten procedure aanvaard. De provincie Noord-Holland is hiervoor bevoegd gezag.

Het doel van het MER is inzicht te geven in de relevante milieueffecten als gevolg van de realisering van de te verleggen N201 (zie ook hoofdstuk 1 van deze toelichting). In het MER voor de N201 zijn onder meer diverse alternatieven voor de verlegging van de N201 onderzocht. In hoofdstuk 5 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de resultaten van het MER.

3.5 Gemeentelijk beleid

Ook voor het gemeentelijk beleid geldt dat beleidsvorming en planvorming rond de verlegging van de N201 en de aanleg van het bedrijventerrein een proces van jaren is geweest. De volgende beleidsdocumenten in chronologische volgorde zijn relevant.

Ontwikkelingsvisie Aalsmeer (1993) en Toekomstperspectief Oosteinde (1995)

In deze door de gemeenteraad behandelde documenten is de verlegging van de N201 opgenomen. Voor het grootste deel van het gebied tussen Aalsmeer-Dorp/Veiling en de te verleggen N201 is de realisatie van een bedrijventerrein voorzien.

Verkeerscirculatieplan Aalsmeer (VCP 1999)

Het gemeentelijk verkeersbeleid is ondermeer verwoord in het door de raad vastgestelde *Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 1999 (VCP)*. Het plan omvat een meerjarenprogramma van uit te voeren maatregelen. In dit plan wordt geconcludeerd dat de verlegging van de N201 noodzakelijk is.

Aalsmeerse Gebiedsvisie (AGV-2001)

De AGV schetst ten aanzien van de Ontwikkelingsvisie (1993) nieuwe plannen en denkbeelden, waaronder bijvoorbeeld de ontwikkeling van Nieuw Oosteinde en de door de provincie geprojecteerde verlegging van de N201. Plannen die het ruimtelijk beleid van de gemeente Aalsmeer de komende periode zullen domineren. Daarnaast wil de gemeente met de AGV haar wensen omtrent het ontwikkelen van groene zones, het zoveel mogelijk behouden van de bestaande lintenstructuur en de belangrijke rol van water een vaste plek geven in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid, bedrijventerrein, groen-blauwe casco en openbaar vervoer zijn voor het plangebied relevante thema's uit de AGV.

Ten aanzien van de te verleggen N201 is in de AGV aangegeven, dat deze met de bijbehorende kunstwerken zodanig dient te zijn gedimensioneerd dat zij voldoende toekomstwaarde heeft. De inrichting dient bovendien te voldoen aan het concept Duurzaam Veilig. Inzake het openbaar vervoer wordt in de AGV opgemerkt dat de verbetering van de bereikbaarheid van de woon-werklocaties in de gemeente per openbaar vervoer prioriteit heeft. In dit verband wordt nadere studie verricht naar openbaar vervoer en vervoersmanagement met betrekking tot het nieuwe bedrijventerrein langs de nieuwe N201. Hierbij zal niet alleen gekeken worden naar een oost-westverbinding voor openbaar vervoer (de zijtak van de Zuidtangent), maar ook naar de mogelijkheden voor een noord-zuidverbinding (richting Amsterdam en vice versa). Ten aanzien van het nieuwe bedrijventerrein wordt in de AGV gesteld dat er juist ook andere typen bedrijven en kantoren wenselijk en noodzakelijk zijn dan veilinggebonden of glastuinbouwgerelateerde bedrijvigheid.

De AGV heeft als basis gediend voor de *Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV-2001)*. Inwoners en relevante instanties zijn geïnformeerd en geraadpleegd over de AGV. De AGV is 15 maart 2001 door de gemeenteraad vastgesteld.

MER bedrijventerrein Aalsmeer (2001)

In het kader van de plannen voor het bedrijventerrein is een MER opgesteld. Het doel van het MER is inzicht te geven in de relevante milieueffecten als gevolg van de aanleg van het bedrijventerrein (zie ook hoofdstuk 1 van deze toelichting). In het MER voor het bedrijventerrein zijn alternatieven onderzocht als het nulalternatief (geen realisering), het economisch alternatief (maximaal uitgeefbaar terrein), het voorkeursalternatief (duurzaamheid) en het meest milieuvriendelijke alternatief. In hoofdstuk 5 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de resultaten van het MER zowel voor wat betreft de te verleggen N201 als voor het bedrijventerrein.

Bestuursovereenkomst (2001)

De betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben op 7 mei 2001 een bestuursovereenkomst ondertekend. Hiermee onderschrijven de partijen het gemeenschappelijk belang bij de verlegging van de N201. Partijen gaan met elkaar een inspanningsverplichting aan om de verlegging van de N201 te realiseren (zie eveneens hoofdstuk 1 van deze toelichting).

Waterstructuurplan (2001)

Waterschap Groot-Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Aalsmeer hebben gezamenlijk een waterstructuurplan opgesteld. In dit plan is een visie opgenomen, waarin -in het licht van de toekomstige ontwikkelingen van de N201 en het bedrijventerrein- ambities, uitgangspunten en (on)mogelijkheden voor de toekomst zijn vastgelegd voor het gehele stroomgebied van de Hornmeer- en Stommeerpolder en Oosteinderpoelpolder. Vervolgens is een drietal varianten voor de toekomstige waterstructuur onderzocht en is er een keuze gemaakt, namelijk water achter de linten. Deze is opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan (zie ook hoofdstuk 4 van deze toelichting).

3.6 Conclusie

De provincie Noord-Holland is initiatiefnemer voor de verlegging van de N201. Dit initiatief is al vroegtijdig door de verschillende overheidsorganen en bestuurslagen ondersteund in verschillende beleidsnota's. Anticiperend op de verlegging van de N201 en de gevolgen die dit heeft voor het te doorsnijden gebied, heeft de gemeente Aalsmeer de ontwikkeling van de aangrenzende zones naar meer hoogwaardige bedrijvigheid - later naar een bedrijventerrein - beleidsmatig gestimuleerd. Hierdoor is er de mogelijkheid ontstaan om het bedrijventerrein en de verlegging in een ruimtelijke- en financiële samenhang te realiseren.

Beleidsmatig is de verlegging van de N201 en het aangrenzend bedrijventerrein in Aalsmeer vastgelegd in de eerder genoemde AGV en IGGV. Door opname in dit bestemmingsplan verleent de gemeente Aalsmeer haar medewerking aan het initiatief van de wegverlegging door de provincie. De provincie zal op haar beurt de realisering in een integrale samenhang mogelijk maken door herziening van haar Streekplan en het volgen van een afwijkingprocedure. De provincie en de gemeente Aalsmeer hebben zich aan de plannen gecommitteerd via het *Masterplan N201 (1996)* en de *Bestuursovereenkomst (2001)*.



Afbeelding 5: Zicht op Hornweg

4 Planbeschrijving

4.1 Algemeen

Voor het tracé en het verkeerskundig ontwerp van de te verleggen N201 is, zoals eerder gemeld, door de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten een Bestuursovereenkomst opgesteld (2001). Voor het bedrijven-terrein zijn door de gemeente Aalsmeer uitgangspunten aangegeven. Deze uitgangspunten bouwen voort op de *IGGV* en de *AGV*. In dit hoofdstuk wordt volstaan met de voor het bestemmingsplan relevante hoofdlijnen.

4.2 N201

Het doel van de te verleggen N201 is dat het verkeer uit de regio zo snel mogelijk naar het hoofdwegenet wordt afgeleid. Om verplaatsing van de thans in de kernen Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn ondervonden problematiek te voorkomen geldt voorts als uitgangspunt dat het vrachtverkeer van, respectievelijk naar de VBA direct via de te verleggen N201 naar de A4 en de A9 wordt afgeleid. Om dit te bereiken dient de te verleggen N201 vanaf de Legmeerdijk in westelijke richting (naar A4 en A9) inclusief de op te waarden Fokkerweg als stroomweg (met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen) te worden uitgevoerd. Sluipverkeer via de kern van Amstelveen wordt hiermee zoveel mogelijk voorkomen.

Het aan te leggen weggedeelte vanaf de Legmeerdijk in oostelijke richting (naar de A2) zal van een lager niveau (gebiedsontsluitingsweg) moeten zijn. De verkeersbelasting op het Utrechts deel van de N201 wordt hiermee beperkt. De aan te leggen Verlengde Fokkerweg tussen de nieuw te maken aansluiting op de A4 (bij de Bennebroekerweg) en de bestaande N201 zal ook als stroomweg worden ingericht.

Het gehele wegtracé (ook het bestaande te handhaven gedeelte) zal moeten voldoen aan het concept Duurzaam Veilig en aan de RONA-richtlijnen.

Minimaal aantal rijstroken

Aan de hand van de benodigde capaciteit per wegvak is het aantal rijstroken (met toekomstige reservering) bepaald. Voor het plangebied betekent dit:

- *Uitvoering als 2 X 2 strooksweg met een reservering voor 2X 3 strooksweg. Dit geldt ook voor de kunstwerken en kruising van de Ringvaart.*

Kruisingen en aansluitingen op de te verleggen N201

In het onderhavige plangebied komen 2 aansluitingen (Middenweg en Legmeerdijk) In verband met het karakter van de duurzaam veilige stroomweg zijn verder geen aansluitingen opgenomen. Van noordwest naar zuidoost kent het tracé de volgende kruisingen en aansluitingen.

Kruising Ringvaart

Vanwege de veiligheidseisen van de luchthaven Schiphol en vanwege de stroomfunctie van dit weggedeelte moet de kruising met de Ringvaart als aquaduct (in eerste instantie aangelegd als 2 X 2 rijstroken, maar genoeg

ruimte om er 2 X 3 rijstroken van te maken) worden uitgevoerd, waarbij rekeninggehouden dient te worden met de door het Waterschap Groot-Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland te stellen eisen ten aanzien van het doorsnijden van deze boezemwaterkering.

Traverse Bovenland (Ringvaart tot Oosteinderweg)

Ten behoeve van de cultuurhistorische en natuurwaarden van dit gebied dat tevens onderdeel is van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, wordt uitgegaan van uitvoering als tunnel.

Kruisingen Oosteinderweg en Hoge Dijk

De N201 kruist de Oosteinderweg en de Hoge Dijk ondergronds.

Kruising Aalsmeerderweg

De Aalsmeerderweg kruist de N201 ongelijkvloers, waarbij de Aalsmeerderweg op maaiveldniveau blijft en de N201 de Aalsmeerderweg ondergronds passeert.

Traverse Oosteinderweg tot Middenweg

Dit weggedeelte zal worden benut om met een maximaal hellingspercentage van de ondergrondse ligging op maaiveldniveau te komen.

Aansluiting Middenweg

In het kader van een Duurzaam Veilige inrichting van de te verleggen N201 als stroomweg wordt de Middenweg ongelijkvloers op de omgelegde N201 aangesloten.

Kruising Hornweg

Voor gemotoriseerd verkeer wordt de Hornweg ter hoogte van de kruising met de N201 geknipt. Het gemotoriseerd verkeer op de Hornweg wordt via het naast gelegen te ontwikkelen gebied afgeleid naar de Middenweg. Het fiets- en voetgangersverkeer op de Hornweg kruist de N201 ongelijkvloers door middel van een tunnel.

Kruising Legmeerdijk:

Het kruispunt van de N201 met de Legmeerdijk dient zodanig te worden ingericht dat verkeer van/ naar de VBA in/ vanuit de richting A4 en A9 conflictvrij kan worden afgewikkeld. Het overige verkeer kan gelijkvloers door middel van verkeerslichten worden geregeld. Tevens dient rekening gehouden te worden met de door het Waterschap Groot-Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht te stellen veiligheidseisen ten aanzien van het doorsnijden van de waterkering;

Ondergronds Logistiek of Bovengronds Logistiek Systeem

De realisering van de N201 past in een beter bereikbaarheidsprofiel met name ten behoeve van de vitaliteit van de mainportfunctie Schiphol en de VBA. In dit verband is het Ondergronds Logistiek of Bovengronds Logistiek Systeem een integraal onderdeel van het bereikbaarheidsprofiel.

In het tracé van de N201 is rekeninggehouden met de ruimtebehoefte voor een dergelijk ondergronds of bovengronds systeem dat ook kan worden aangesloten op de bedrijvigheid in het plangebied.

4.3 Bedrijventerrein

4.3.1 Uitgangspunten

Huidige situatie

Het plangebied wordt gekarakteriseerd door lange rechte linten waarlangs gevarieerde woon- en bedrijfsbebouwing is gesitueerd. Het gebied achter deze linten is overwegend als glastuinbouw in gebruik. Een aantal van deze bedrijven moderniseert en breidt uit. Voor andere bedrijven lijkt verplaatsing naar elders het beste toekomstperspectief (zie ook hoofdstuk 2 van deze toelichting).



Afbeelding 6: Zicht vanaf Machineweg op plangebied

Ontwikkelingsmogelijkheden

Doordat glastuinbouw in het gebied onvoldoende toekomstperspectief heeft, is gekozen voor de ontwikkeling van een meer gedifferentieerd bedrijventerrein met onder andere kantoren. Hierbij wordt ingespeeld op de eerder genoemde kansen die de nieuwe N201 biedt, de strategische ligging van het gebied en de gunstige economische perspectieven.

Aalsmeer als onderdeel van de zogenaamde Noordvleugel van de Randstad kent goede marktperspectieven. De Noordvleugel heeft zich de laatste jaren gekenmerkt door een zeer sterke economische groei.

Een groei die boven het landelijke gemiddelde ligt en waarvan de verwachting is dat deze zich de komende jaren door zal zetten. Qua segmenten springen met name de dienstensector en de logistiek/ distributiesector er uit.

Vanwege de centrale ligging van het plangebied, de nabijheid van Schiphol, VBA en Amsterdam zijn er gunstige potenties voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein en kantoren. Dit blijkt ook uit de resultaten van het onderzoek naar de behoefte aan bedrijventerreinen van Buck Consultants International (zie tevens hoofdstuk 3 van deze toelichting). Dit wordt versterkt door

de algemene beleidsperspectieven die geboden worden in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, waaronder het versterken van bereikbaarheidsprofiel van de regio in samenhang met het afstand nemen van het huidige locatie- en mobiliteitsbeleid. Deze gegevens in combinatie met de nieuwe hoofdontsluiting voor twee belangrijke dorpen/ wijken van Aalsmeer (Dorp/ Nieuw Oostende), is voor gemeente Aalsmeer reden om een groot aantal segmenten bij voorbaat niet uit te sluiten. Te meer omdat hier sprake is van een relatief groot plangebied en de te verwachten lange uitgiftetermijn.

Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid dient rekening te worden gehouden met de aanwezige lintbebouwing. Deze bebouwing vormt een belangrijke beeldbepalende en landschappelijke drager van het gebied. Uit kwalitatief oogpunt dienen de linten zo min mogelijk aangetast te worden. Hiertoe zijn in de voorschriften gedetailleerde bepalingen opgenomen aangaande de bebouwing en het ontzien van de linten voor het verkeer. Het nieuwe bedrijventerrein dient zorgvuldig landschappelijk te worden ingepast door onder meer een groene buffer als overgangszone tussen de linten en de grens van het bedrijventerrein te situeren.

Hoog ambitieniveau

De te verleggen N201 biedt goede kansen om dit verouderde gebied te herstructureren en kwalitatief verder te ontwikkelen. Voor de beoogde ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein staat het creëren van toekomstwaarde zowel in economisch als in ecologisch opzicht centraal. Door het plangebied intensiever en economisch beter te benutten wordt het bedrijventerrein meer geïntegreerd met het Aalsmeerse stedelijke weefsel.

Voor dit gebied zijn de ambities hoog. Daarbij gaat het ondermeer om de kwaliteiten van het bedrijventerrein (uitstraling, duurzaamheid) als ook om de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein in relatie tot de karakteristieke linten van ondermeer Hornweg en Legmeerdijk. Inpassing geschiedt onder andere door de realisering van een groen-blauwe zone die vanaf de Machineweg overgaat in het bedrijventerrein. Water en groen vormen een belangrijk thema bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein, om op deze wijze ook in te kunnen spelen op het specifieke karakter van het landschap. De band tussen Aalsmeer Dorp en Nieuw Oostende kan worden versterkt door een hoogwaardige inrichting van de Middenweg en door handhaving van de linten.

Bedrijfssegmenten

De ontwikkeling van het bedrijventerrein in het plangebied dient vanuit de economische en markttechnische positionering van Aalsmeer in de regio gestalte te krijgen. Wat betreft potentiële bedrijfsmatige invullingsmogelijkheden kan worden gedacht aan ondermeer de segmenten “modern gemengd”, “transport & distributie” en “bedrijvenpark”. Het gaat daarbij onder andere om kantoor en/of bedrijfsruimte, retail en leisure activiteiten. Er zijn potenties voor veilinggebonden bedrijvigheid, schipholgeleerde bedrijvigheid, alsmede voor de regionale en lokale bedrijvenmarkt. Bij de lokale bedrijvigheid gaat het om bedrijven die willen uitbreiden of starten dan wel moeten worden verplaatst binnen de gemeente.

Op het bedrijventerrein zijn de milieucategorieën 1 tot en met 3 toegestaan. Dit betreft lichte bedrijvigheid, die geen hinder oplevert voor de woonbebouwing in de linten. Voor milieucategorie 1 dient de afstand tussen het perceel van het bedrijf en de gevel van een woning minimaal 10 meter te zijn. Voorbeelden van bedrijvigheid in deze categorie zijn onder meer een uitgeverij, een reproductiebedrijf, een autobekleiderij, een apotheek of een computerservice-

bureau. Voor bedrijven in categorie 2 geldt een minimale afstand van 30 meter. Dit betreft onder andere broodfabrieken, bedrijven voor de vervaardiging van kleding, binderijen, fabrieken voor medische apparaten, groothandels, koeriersdiensten, of bowlingcentra. Bedrijven in categorie 3, met een noodzakelijke minimale afstand van 50 meter, betreffen onder andere vleesconservefabrieken, textielveredelingsbedrijven, drukkerijen, glasproductiebedrijven, bedrijven voor natuursteenbewerking, constructiewerkplaatsen, groothandels voor ijzer en metaalwaren, verhuurbedrijven voor transportmiddelen en dergelijke.

Bedrijvigheid in de hogere milieucategorieën 4 en 5 (VNG Bedrijven en Milieuzonering) wordt uitgesloten, vanwege de grote hinder die deze bedrijven kunnen veroorzaken op het gebied van bijvoorbeeld geluid of stank.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer heeft bij provincie en gemeente beleidsaandacht en prioriteit. Het bedrijventerrein dient te worden aangesloten op het openbaar vervoer. De mogelijkheden hiervoor zullen worden onderzocht. Dit is de taak en verantwoordelijkheid van de provincie, waarbij de gemeente vooral voorwaardenscheppend en faciliterend is (ruimte reserveren en dergelijke). Daarbij wordt niet alleen gekeken naar een oost-westverbinding (de zijtak van de zuidtangent), maar ook naar de mogelijkheden voor een noord-zuidverbinding (richting Amsterdam en vice versa). Aansluiting op openbaar vervoer is een goed vestigingsmotief voor onder andere meer arbeidsintensieve bedrijvigheid in het plangebied.

Kabels en leidingen

Bij de realisatie van het bedrijventerrein en de nieuwe N201 dient rekening te worden gehouden met de aanwezige gasleiding en persleiding (zie paragraaf 2.4 van deze toelichting). Voor de persleiding geldt dat deze bij realisatie van de te verleggen N201 ter hoogte van de Hornweg in ieder geval moet worden gehandhaafd.

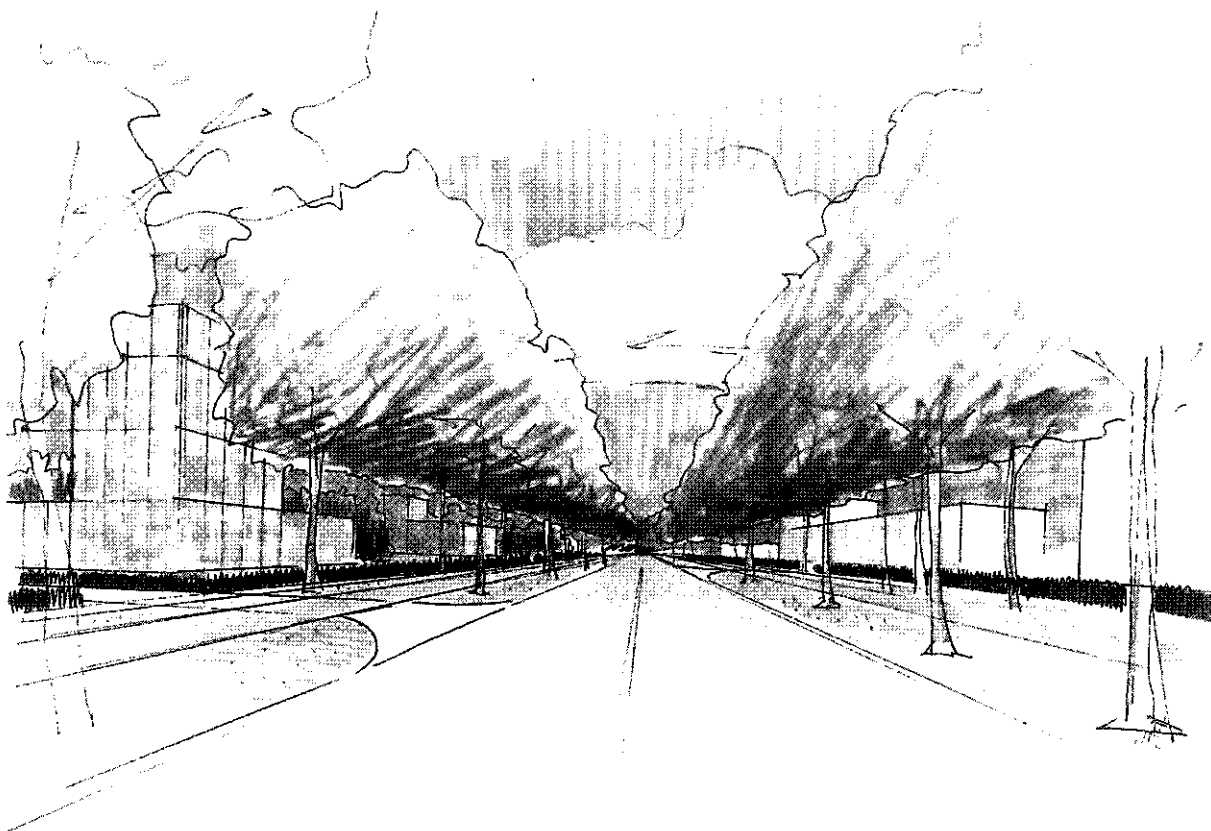
4.3.2 Het plan

Flexibiliteit en casco-concept

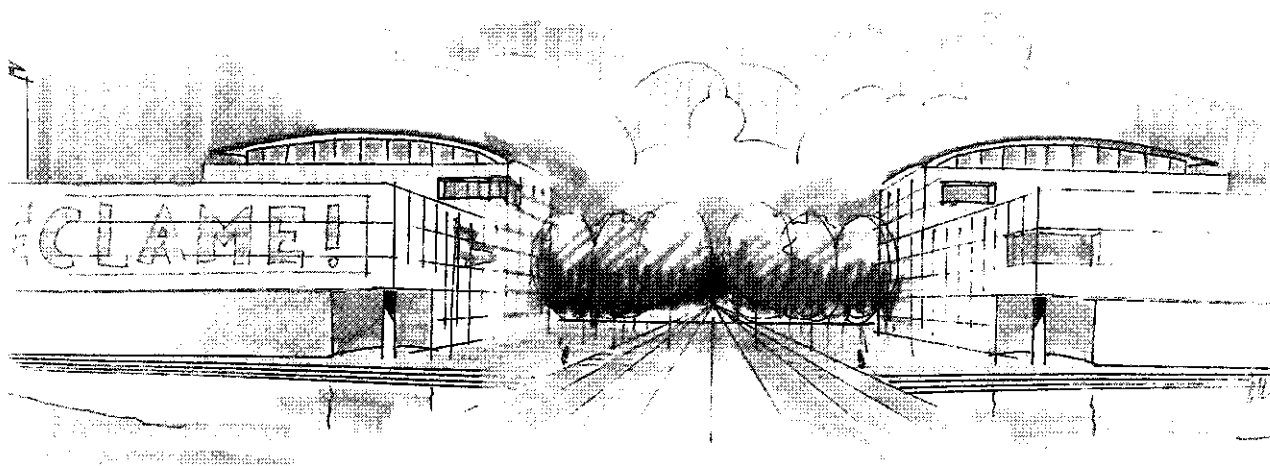
Het is van belang dat het bestemmingsplan een zekere flexibiliteit bezit, zodat ingespeeld kan worden op toekomstige ontwikkelingen in de vraag. De flexibiliteit wordt gewaarborgd door te werken met een globaal bestemmingsplan in combinatie met uitwerkingsplannen. In de komende jaren wordt de inrichting van het gebied gedetailleerd uitgewerkt. Hierbij komen onder andere aan de orde de ambitie op inrichtings- en detailniveau zoals bijvoorbeeld duurzaam bouwen, het streven naar een gesloten grondbalans, het opnemen van veilige fietsroutes, de inrichting van ecologische oevers, het zuinig omgaan met energie en de ontwikkeling van parkmanagement.

Vanuit de gedachte van het AGV en IGGV wordt voor wat betreft de hoofdopzet en inrichtingsniveau van het bedrijventerrein het casco-concept voorgestaan. In ieder geval dient gestreefd te worden naar functiemenging en differentiatie in plaats van een monocultuur. In de volgende twee afbeeldingen wordt ter illustratie een impressie gegeven van het te ontwikkelen bedrijventerrein. Vervolgens wordt ingegaan op het casco-concept.

Het ruimtelijk casco van het toekomstig bedrijventerrein is uiteengelegd in vier thema's (met enkele varianten gebaseerd op de MER Bedrijventerrein



Afbeelding 7: Impressie bedrijventerrein N201-zone Aalsmeer

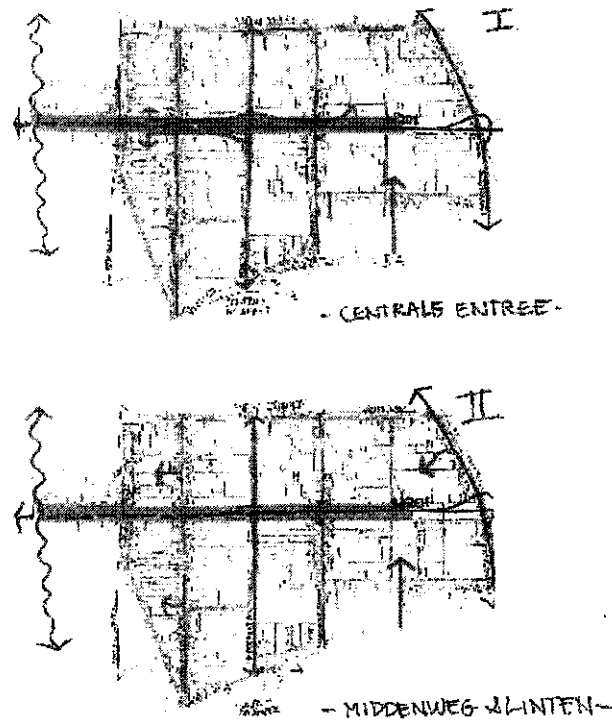


Afbeelding 8: Impressie bedrijventerrein N201-zone Aalsmeer

N201): ontsluiting, water, groen & landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit. In de afbeeldingen 7 en 8 wordt een impressie van de inrichting van het bedrijventerrein voor wat betreft de aard en omvang van de gebouwen en de buitenruimte gegeven.

Thema Ontsluiting

Vanuit de gegevens over intensiteiten en capaciteiten van de omliggende wegen en de samenstelling en herkomst van het verkeer ten gevolge van de ontwikkeling van het bedrijventerrein, zijn twee varianten voor de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein ontwikkeld.



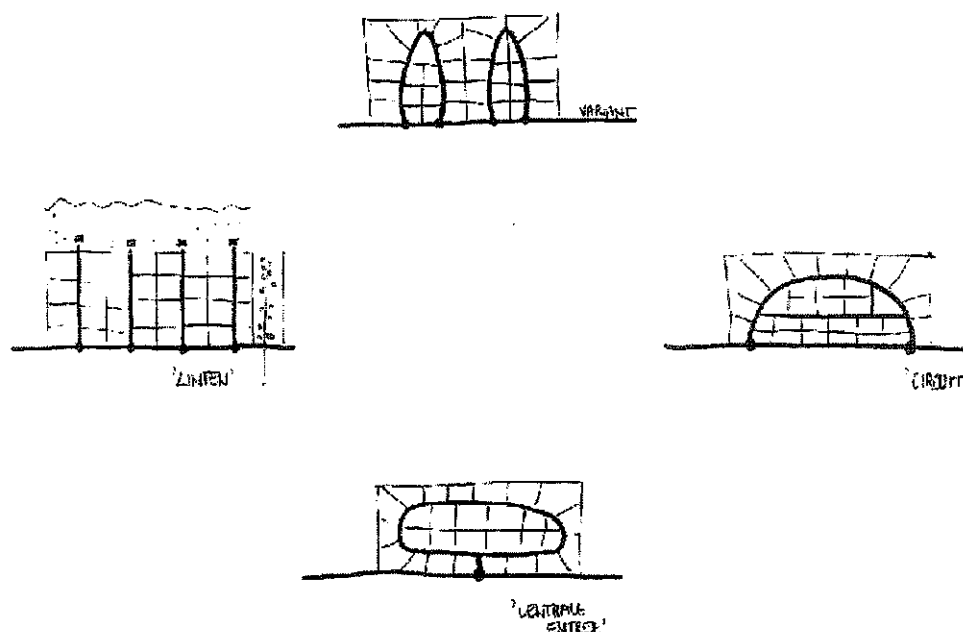
Afbeelding 9: Varianten thema ontsluiting

Variant I gaat uit van een centrale entree aan de Middenweg. Uitgangspunt voor deze variant is dat er geen afwenteling van verkeer plaatsvindt over de linten, maar via de parallelwegen langs de nieuwe N201 met aansluiting op de Middenweg. In variant II gaat de verkeersontsluiting via de Middenweg en voor een deel over de linten.

De gemeente Aalsmeer heeft de voorkeur voor variant I. Hiertoe zal nader onderzoek worden verricht in het kader van de uitwerkingsplannen.

Interne ontsluiting

Voor de interne ontsluiting van de deelgebieden is in de vorm van een aantal principes een eerste aanzet gegeven. In het stedenbouwkundig ontwerp zal dit later nader worden uitgewerkt. Met name de afstemming met het water (beperken duikerlengte, kosten bruggen etcetera) is een belangrijk aandachtspunt.



Afbeelding 10: Bouwstenen interne ontsluiting

Thema Water

Voor het bedrijventerrein langs de N201 is een aantal varianten opgesteld betreffende de toekomstige waterstructuur. De varianten hebben betrekking op achtereenvolgens verbreden van bestaande tochten (variant I), realiseren van water langs de linten (variant II), of concentreren van water (variant III). In het kader van het waterstructuurplan hebben de gemeente, het Waterschap Groot-Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland inmiddels een keuze gemaakt voor variant II.

Stroomgebied

Het bedrijventerrein N201-zone maakt onderdeel uit van het stroomgebied van de Horn- en Stommeerpolder en Oosteinderpoelpolder. Voor het stroomgebied wordt een waterpeil van NAP -5,00 m van toepassing. Het peil wordt flexibel gehanteerd, waardoor minder aan- en afvoer van water benodigd is. In eerste instantie is een bandbreedte NAP -4,90 m tot NAP -5,10 m gewenst. Hierdoor zal de waterkwaliteit van het stroomgebied verbeteren en de belasting (kwalitatief en kwantitatief) op de boezem verminderen (water vasthouden).

Waterberging

Voor alle varianten geldt dat in het totale plangebied (inclusief strip IGGV) 11 % open water wordt gerealiseerd. 11% open water is benodigd om rekening houdend met de klimaatveranderingen in de toekomst voldoende waterberging te creëren en daarmee een goed functionerend watersysteem te behouden. Om de 'nieuwe' waterberging efficiënt te gebruiken voor het gehele stroomgebied is een extra verbinding tussen de Horn- en Stommeerpolder en Oosteinderpoelpolder gewenst. Deze verbinding kan gerealiseerd worden ter hoogte van de Hornweg en Zwarteweg.

Watergangen

Het water achter de linten wordt in open verbinding met het overige polderwater gerealiseerd.

De inrichting van de watergangen is belangrijk voor het kwantitatief, kwalitatief en ecologisch functioneren van het watersysteem. Daarnaast is de veiligheid een belangrijk aspect. Principeprofielen geven de minimale dimensies van de watergangen weer. Deze principeprofielen zijn weergegeven voor de hoofdwatgang langs de N201 en de watergangen langs de lintbebouwing.

Voor de principeprofielen gelden de volgende minimale afmetingen en eisen:

- minimale breedte op waterlijn: 7,0 meter;
- minimale waterdiepte: 1,0 meter;
- minimale bodembreedte: 1,0 meter;
- onder- en bovenwatertalud: 1:2 of 1:3;
- geen beschoeiing.

Deze profielen dienen als uitgangspunt voor de verdere invulling van de waterstructuur en inrichting van het bedrijventerrein in de uitwerkingsplannen.

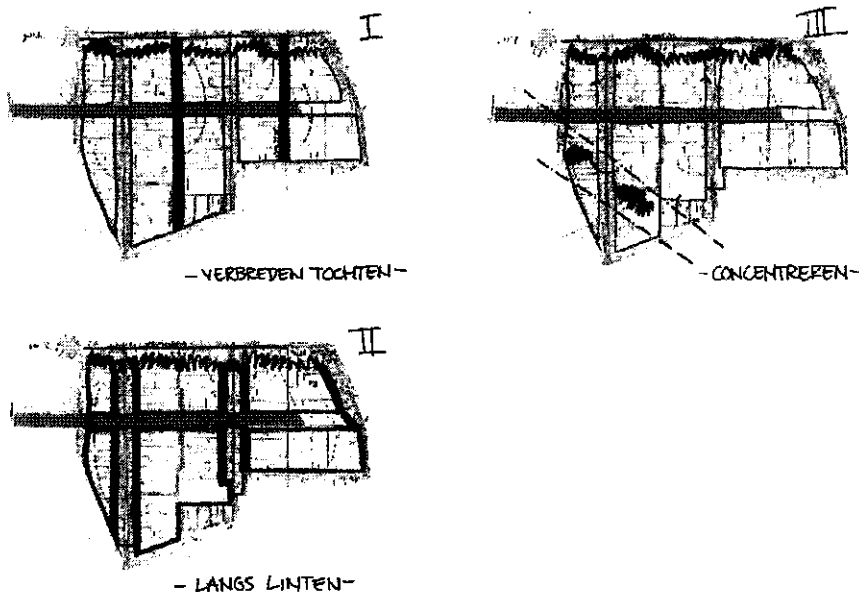
Voor beheer en onderhoud van de watergangen gaat de voorkeur uit naar onderhoud vanaf de kant. Hiervoor moet een 2 meter breed onderhoudspad aanwezig zijn; aan één kant als de watgang < 6 meter op de waterlijn, anders aan twee kanten. Als er aan de kant geen ruimte gecreëerd kan worden voor een onderhoudspad, of als de watgang te breed is (>15 m. op de waterlijn) dan wordt er vanaf het water onderhoud gepleegd en moeten er doorvaarbare duikers zijn.

Kunstwerken

Ten behoeve van de doorstroming en afvoer van water (richting Machinetocht en gemaal Oosteinderpoelpolder) zijn twee ruime verbindingen voor water onder de nieuwe N201 benodigd (bij de Middenweg en bij de Legmeerdijk).

Riolering

Voor het bedrijventerrein is voorgesteld een verbeterd gescheiden afwatersysteem toe te passen. Het regenwater afkomstig van 'schone' oppervlakken wordt zoveel mogelijk direct afgekoppeld. Het regenwater afkomstig van 'vuile' oppervlakken wordt zoveel mogelijk via lokale zuiveringsvoorzieningen afgevoerd naar het oppervlaktewater. Hierdoor komt het schone regenwater ten goede aan het watersysteem en wordt de Rioolwaterzuivering (RWZ) Aalsmeer zoveel mogelijk ontzien. De capaciteit van de rioolwaterzuivering te Aalsmeer is te gering om het afvalwater vrijkomend uit het bedrijventerrein te kunnen behandelen. Het Hoogheemraadschap van Rijnland zal een regionaal onderzoek opstarten dat uiteindelijk dient te resulteren in een uitbreiding van de zuiveringscapaciteit.



Afbeelding 11: Varianten thema water

Thema Groen & Landschappelijke Inpassing

Parallel aan de Machineweg is de groen blauwe zone van de *IGGV strip* gedacht (200 meter breed). Hiermee wordt invulling gegeven aan het beleid zoals opgenomen in de Aalsmeerse Gebiedsvisie en de voornemens van de IGGV, AmstelGroen en Waterstructuurplan. De doelstelling van deze groen-blauwe strip is meerledig. Het voorziet in een landschappelijke geleding tussen het bedrijventerrein in het plangebied en het noordelijker gelegen woongebied Nieuw Oosteinde. Verder kan het een invulling geven aan de gewenste regionale recreatieve en groene verbinding tussen de Ringvaart Haarlemmermeer en de Amstel. Door de aanleg van veel open water kunnen beleidsdoelen ten aanzien van het water worden gerealiseerd. Combinatie met bebouwing is mogelijk.

Voor de verdere invulling van groen en landschap zijn in de MER Bedrijventerrein een viertal varianten opgesteld, namelijk groen langs de tochten/Middenweg (Variant I), groen langs de Linten (Variant II), concentreren van het groen (variant III) en spreiden van het groen over deelgebieden (variant IV). De gemeente heeft voorkeur voor variant II. Uitgegaan is van een percentage groen van minimaal 5% (exclusief het groen in de IGGV-strip). In principe worden de watergangen ecologisch ingericht (natuurvriendelijk of plasberm). Het gebruik van beschoeiingen wordt zoveel mogelijk vermeden, tenzij dit technisch niet mogelijk is.

Achter de linten wordt een groen-blauwe buffer vormgegeven. Zij vormt zowel een ruimtelijke afscheiding met het aanliggende bedrijventerrein als een waterhuishoudkundige en ecologische element voor het plangebied. Op een aantal plaatsen zal in deze buffer een sloot worden aangelegd. Deze buffer maakt onderdeel uit van de hinderzone. Aan de rand van het bedrijventerrein dat tegen de linten is aangelegd komen alleen bedrijven met een lichte VNG milieucategorie 1 of 2. Wettelijk is de hinderzone bij categorie 2 bedrijven 30 meter vanaf het bedrijf tot aan de achtergevel van de woning.

Vanuit de achtergevels van de woningen in de linten is er in principe ruimte voor gemiddeld 20 meter eigen tuin met daar achter nog eens 10 meter ruimte voor water. De eerder genoemde wettelijke maat van 30 meter wordt hiermee zeker gerealiseerd en zal op vele plaatsen zelfs ruimer zijn. In de uitwerkingsplannen worden de erfafscheidingen nader vastgelegd. Ten alle tijden zal in dit kader de milieuwetgeving worden gehanteerd.

Door de buffer in te richten met water en groen wordt er een duidelijke functie aan de buffer gegeven en zal er een duidelijk zichtbare, natuurlijk grens liggen tussen woonlinten en het bedrijventerrein.

De groen-blauwe buffer wordt gerealiseerd binnen een zone van 20 meter achter het bestemmingsvlak "Woondoeleinden".

Voor het bedrijventerrein wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte variërend van 6 tot 15 meter met accenten tot maximaal 26 meter. De gebouwen van 9 tot 15 meter zullen vooral een plaats krijgen op zichtlocaties langs de Middenweg en bij de aansluiting van de Middenweg op de nieuwe N201. Met accenten tot 26 meter wordt bedoeld op reclamemasten of billboards. Om het karakter van de lintbebouwing te behouden wordt de bouwhoogte in de buurt van de linten maximaal 6 tot 9 meter, (respectievelijk 2 tot 3 bouwlagen).

Beeldkwaliteit: linten, randen en entrees

In de huidige situatie heeft het gebied een voornamelijk noord-zuid gerichte opbouw. De Oosteinderweg, de Aalsmeerderweg, de Hornweg en de Legmeerdijk zijn bepalend voor de ruimtelijke structuur en verbinden Nieuw-Oostende en omgeving met Aalsmeer Dorp. In dit bestemmingsplan wordt er naar gestreefd de Middenweg als 'vierde' lint toe te voegen. Momenteel vormen de Machineweg en de Machinetocht de enige oost-west gericht elementen in het gebied. Daar worden in de toekomst de te verleggen N201 en de groen-blauwe IGGV strip aan toegevoegd; beiden elementen met een forse maat. In deze strip zijn bedrijfsverzamelgebouwen in een parkachtige setting met groen en water gedacht.

Schotse Ruit

Het plangebied wordt dus gekenmerkt door een aantal loodrecht op elkaar staande lijnen. De linten, de N201, de groen-blauwe strip en het water vormen samen een patroon dat gekarakteriseerd kan worden als een schotse ruit.

Bedrijvenkamers

Tussen de lijnen bevinden zich vlakken ('kamers') met ieder hun eigen karakteristiek en kleur. Er wordt naar gestreefd om met name de randen van deze 'kamers' een representatieve uitstraling te geven. Dit zijn immers de kanten waarmee ze in contact staan met de omgeving (de N201, Middenweg, de linten of groene gebieden). Vanuit deze routes wordt het gebied beleefd. Intern zijn de kamers in eerste plaats functioneel.

Het Vierde Lint

De Middenweg wordt door de aansluiting op de te verleggen N201 de centrale entree van Aalsmeer en zal fungeren als de belangrijke verbinding tussen Nieuw – Oostende en Aalsmeer Dorp.

De Middenweg wordt hoogwaardig ingericht met groen en water en biedt ruimte voor bedrijven en leisure-activiteiten. Hierdoor zal de weg en omgeving een levendig karakter krijgen (ook buiten werktijd) en gaan fungeren als het Vierde Lint, naast de Oosteinderweg, de Aalsmeerderweg en de Hornweg.

4.3.3 Bestaande woningen en bedrijvigheid

Bestaande woningen die in het gebied liggen dat tot bedrijventerrein wordt ontwikkeld, worden met de bestemming “Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden” wegbestemd. Echter, zij kunnen wel in aanmerking komen voor een woonbestemming. De woning dient dan geen belemmering te vormen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein of voor de te hanteren milieuzonering op het bedrijventerrein. Daarnaast dient de woning op voldoende afstand van het tracé van de te verleggen N201 (akoestisch opzicht) te liggen.

Hetzelfde geldt voor wegbestemde woningen in de bestemming “Uit te Werken Verkeersdoeleinden”. Voor het tracé van de nieuwe N201 is een strook van 100 meter gereserveerd. De verwachting is dat niet alle grond hoeft te worden benut. Hierdoor kunnen terplekke aanwezige bedrijvigheid en woningen worden behouden. Daarbij geldt als voorwaarde dat deze bedrijvigheid en woningen geen belemmeringen opleveren voor het bedrijventerrein en voldoen aan de beeldkwaliteit en stedenbouwkundige structuur die de gemeente voor ogen heeft.

Bij de uitwerkingsplannen wordt uitsluitend gegeven over de mogelijkheid bestaande, thans wegbestemde woningen alsnog positief te bestemmen. In de voorschriften zijn hiertoe bepalingen opgenomen.

In de zone tussen Aalsmeerderweg en Hogedijk, ten zuiden van het nieuwe tracé van de N201, kunnen tuinbouwbedrijven worden gehandhaafd. Vanwege het Schiphol-beleid is in dit gebied geen nieuwe bedrijfsontwikkeling mogelijk. In het gebied tussen de Aalsmeerderweg en Hogedijk ten Noorden van het nieuwe tracé en in het gebied tussen de Machineweg, Legmeerdijk, tracé N201 en Hornweg kunnen eveneens tuinbouwbedrijven worden gehandhaafd. Dit als gevolg van de beoogde zonering van het bedrijventerrein, die onder meer uitgaat van meer hoogwaardige activiteiten geconcentreerd in het middengebied (zone rondom de kruising Middenweg en de N201) overgaand in meer productiegebonden bedrijvigheid in het overige gebied.

4.3.4 Organisatie en planning

Regie

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt uitgegaan van een duidelijke regierol voor de gemeente. Met deze regie wordt beoogd de gemeentelijke belangen te waarborgen. Deze belangen zijn van maatschappelijke, planologische en financieel economische aard. Tevens hebben deze belangen ook betrekking op de mogelijkheden om publiekrechtelijke taken te kunnen uitvoeren. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt hieronder op hoofdlijnen verstaan een evenwichtige economische en ruimtelijke ontwikkeling in Aalsmeer.

De regiefunctie van de gemeente heeft daarom onder andere betrekking op alle planologische, financieel economische, infrastructurele (bovengronds, ondergronds en waterhuishouding) en stedenbouwkundige aspecten.

Dit betekent dat de gemeente ook regie houdt in de fasering van de realisatie van de verschillende plangebieden, het aankoop- en uitgiftebeleid en de aanleg en het beheer van het openbare gebied.

De gemeente is voornemens om haar regiefunctie in dit plangebied nader toe te lichten in een aparte nota.

Parkmanagement

Belangrijk punt in de uitwerking van het bestemmingsplan is het beheer, onderhoud en voorzieningenniveau van het nieuwe terrein. Een zorgvuldig

opgebouwd bedrijventerreinbeheer biedt de meeste garantie op een lange en duurzame levenscyclus van dit nieuwe terrein. Dit betekent een actieve deelname van overheden en bedrijven in een parkmanagement-organisatie die zorgdraagt voor een optimaal beheer en onderhoud van buitenruimte en gebouwen, alsmede een compleet pakket van voorzieningen voor bedrijven en werknemers op het terrein. Het behoud van de waarde van het nieuwe vastgoed is hierbij een leidend beginsel.

Beeldkwaliteitplan

In het kader van de uitwerkingsplannen (in de fase na het bestemmingsplan) wordt voorgesteld per deelgebied een beeldkwaliteitsplan op te stellen. Een dergelijk plan zal dienen als toetsingskader voor bouwinitiatieven. De richtlijnen of het stedenbouwkundig programma van eisen in het beeldkwaliteitplan waarborgen vanaf het begin een hoogwaardige uitstraling in het gebied.

Fasering

Het bedrijventerrein zal gefaseerd worden gerealiseerd. Deze fasering is afhankelijk van verwerving van aaneengesloten gebieden en van het ingeschatte uitgiftetempo. Vanaf het moment van inwerkingtreding van het onderhavige bestemmingsplan zal worden gestart met de uitwerkingsplannen van het bedrijventerrein. Tot het moment dat er nog geen gebruik kan worden gemaakt van de nieuwe N201, zal worden zorggedragen voor een adequate (tijdelijke) ontsluiting van het bedrijventerrein. Allereerst zullen de gebieden ter hoogte van de kruising van het tracé van de nieuwe N201 met de Middenweg worden gerealiseerd. De verwachting is dat binnen 10 jaar na het in werking treden van het plan de beoogde bestemming in grote delen van het plangebied zal zijn gerealiseerd, dan wel in ontwikkeling is.



Afbeelding 13: Zicht vanaf Molenvlietweg op plangebied

5 Milieu

5.1 Algemeen

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan zijn onder meer de volgende milieukundige aspecten van belang, te weten:

- geluid;
- bodem en waterhuishouding;
- luchtkwaliteit;
- bedrijvigheid.

Naar de verschillende aspecten is (separaat) onderzoek verricht. Dit betreft onder andere het waterstructuurplan en verkennende bodemonderzoeken. Tevens is voor de verlegging van de N201 een MER opgesteld. Dit geldt ook voor het gebied waar het bedrijventerrein wordt ontwikkeld.

In dit hoofdstuk wordt volstaan met de voor dit bestemmingsplan relevante conclusies.

5.2 Akoestisch onderzoek

In opdracht van de provincie is in het najaar van 2001 akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting voor een aantal woningen de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschrijdt. Voor de betreffende woningen is een hogere waarden procedure gevoerd. In deze procedure zijn voorstellen voor geluidsmaatregelen gedaan (schermplaatsing). Tevens is aangegeven voor welke woningen hogere waarden moeten worden aangevraagd. Voorts is in een aantal gevallen aangegeven dat woningen aan de woonbestemming zullen worden onttrokken. Eind januari 2002 is de hogere waarden procedure afgerond met de vaststelling van de hogere waarden door Gedeputeerde Staten.

In bijlage 1 van deze toelichting zijn de betreffende woningen waarvoor maatregelen noodzakelijk zijn vermeld. Tevens is het GS-besluit omtrent vaststelling van hogere waarden bijgesloten. Bij deze bijlage moet het volgende in acht worden genomen: uit nader onderzoek is gebleken dat er toch afdoende akoestische maatregelen getroffen kunnen worden om de woonbestemming voor de woningen op de Aalsmeerderweg 134 en 144a te kunnen handhaven.

5.3 Luchtkwaliteit

In juli 2001 is het Besluit Luchtkwaliteit in werking getreden. In dit besluit zijn wettelijke normen voor Luchtkwaliteit vastgelegd. Volgens het Besluit Luchtkwaliteit moet de impact van de plannen voor de N201 op lucht worden onderzocht. De impact van het bedrijventerrein hoeft niet afzonderlijk te worden onderzocht, omdat er geen grote industriële installaties in het plangebied zullen komen. Het MER N201 is reeds ingegaan op de luchtkwaliteit. Hieruit bleek dat er geen problemen te verwachten zijn (mede omdat op een andere plaats in het dorp de situatie sterk verbetert). Met behulp van nieuwe rekenmodellen (Europese modellen, beschikbaar sinds december 2001) zal de provincie het onderzoek verdiepen. Indien wettelijke normen niet gehaald worden zal dit leiden tot maatregelen.

5.4 Resultaten MER verlegging N201 om Aalsmeer

In het *MER verlegging N201 om Aalsmeer van januari 2001* zijn de volgende alternatieven voor de verlegging van de N201 onderzocht:

- Legmeerdijk 2x2 rijstroken op huidige hoogteligging;
- Verleggingsalternatief 2x2 rijstroken op maaiveldligging en als verdiepte ligging;
- Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA); zijnde het alternatief dat het milieu centraal stelt (nader uit te werken).

Volgens het MER blijkt dat met name het verleggingsalternatief bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid in en rondom Aalsmeer. Het Legmeerdijkalternatief lost deze problemen in mindere mate op en scoort in het algemeen significant negatiever of minder positief dan het verleggingsalternatief. Derhalve vormt het verleggingsalternatief de basis voor het MMA.

Omdat de verdiepte ligging op praktisch alle punten beter of gelijk aan een ligging op maaiveld scoort, is bij de uitwerking van het MMA in het MER gekozen voor een verdiepte ligging. Ten opzichte van een ligging op maaiveld scoort de verdiepte ligging immers positiever /minder negatief voor wat betreft de geluidhinder ter plaatse van de woningen, externe veiligheid en luchtverontreiniging. Verder heeft een verdiepte ligging een minder negatief effect op de landschapsstructuur en het landschapsbeeld. De weg is immers minder prominent in het landschap aanwezig dan bij een ligging op of boven het maaiveld. De verdiepte ligging scoort alleen negatiever dan een ligging op maaiveld vanwege het optreden van zettingen en klink.

Bij de inpassing van de verlegging moet wel rekening worden gehouden met de aanwezigheid van woningen in de directe omgeving.

Zonder aanvullende maatregelen (zoals schermen, isolatie en dergelijke) mogen zich op circa 200 tot 350 meter vanuit de wegas geen nieuwe woningen bevinden. Op deze afstand is namelijk de 50 dB(A)-contour gelegen. Opgemerkt wordt dat deze aanvullende maatregelen bij de uitvoeringsvariant met een verdiepte ligging minder ingrijpend zullen zijn.

Na definitieve tracékeuze (voorjaar 2002 naar verwachting) wordt in het kader van de aanleg van de weg de exacte kwaliteit van de te ontgraven grond onderzocht. De verwachting is dat niet of slechts licht verontreinigde grond wordt aangetroffen, die ter plaatse kan worden verwerkt of zonder problemen kan worden afgevoerd. Bij het bemalen ten behoeve van een verdiepte aanleg en de aanleg van een aquaduct kunnen de aanwezige verontreinigingen mogelijk worden aangetrokken. De verwachting is dat verontreinigde waterbodem moet worden afgevoerd. Het zal slechts een kleine hoeveelheid verontreinigd slib betreffen.

Resumerend bestaat het MMA voor de te verleggen N201 uit het verleggingsalternatief met een verdiepte ligging, waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden beperkt door het treffen van een aantal aanvullende maatregelen. Deze hebben onder andere betrekking op vermindering van de barrièrewerking en geluidsbelasting en vermindering van de schade aan natuur- en landschap.

In het MER zijn mitigerende maatregelen opgenomen, waaronder:

- afstelling verkeerslichten op kruispunten met de bestaande N201, waarbij het overstekende (langzame) verkeer meer prioriteit krijgt (vermindering barrièrewerking bestaande N201);
- geluidsbeperkende voorzieningen in combinatie met toepassing van geluidsabsorberend wegdek materiaal;
- opvangen van hemelwater vanaf de weg via zuivering en infiltratie in de bodem;
- goede landschappelijke inpassing van de omlegging met specifieke aandacht voor ontwerp- en inrichtingsaspecten van het aquaduct;
- realisering van een brede groenzone langs het aquaduct;
- natuurvriendelijk bermbeheer.

Bovengenoemde maatregelen dienen in een landschaps- en natuurplan (wordt door de provincie opgesteld) nader te worden uitgewerkt.

5.5 Resultaten Mer bedrijventerrein

Voor het te ontwikkelen bedrijventerrein in het plangebied is het *MER Bedrijventerrein Aalsmeer (mei 2001)* opgesteld. In dit MER zijn de volgende alternatieven onderzocht:

- nulalternatief: het niet realiseren van een grootschalig bedrijventerrein aan weerszijden van de te verleggen N201, met als gevolg incidentele ontwikkelingen in het open gebied aan de westzijde van de Middenweg, verdere ontwikkeling van de VBA en autonome uitbreiding van aanwezige bedrijvigheid in de agrobusiness in het overige gebied;
- economisch alternatief: de financiële opbrengst uit de uitgifte van grond geldt als belangrijkste uitgangspunt (70% uitgeefbaar terrein). Dit alternatief gaat in op het concentreren van groen en water. Accentueren van de Middenweg als belangrijke verbinding en hoofdentree van het bedrijventerrein;
- voorkeursalternatief: uitgangspunt vormt een duurzame waterstructuur die zoveel mogelijk langs de randen is gesitueerd (landschappelijke inpassing van de linten). De afslag Middenweg is de centrale entree vanaf de te verleggen N201. Het bedrijventerrein is een mix van een bedrijvenpark en een modern gemengd bedrijventerrein;
- meest milieuvriendelijke alternatief: is qua opbouw identiek aan het voorkeursalternatief. Immers in het voorkeursalternatief worden de voor het milieu belangrijke doelstellingen gerealiseerd. In MMA zijn maximaal categorie 2 bedrijven toegestaan.

Uit de effectvergelijking van de varianten is in het MER het volgende vastgesteld. Voor veel van de criteria (onder andere bodem en water en landschap) zijn de verschillen tussen de alternatieven beperkt. In het algemeen is het beeld dat het MMA er het beste uitkomt, gevolgd door het voorkeursalternatief en het economisch alternatief.

Per aspect zien we het volgende beeld:

- voor het aspect bodem en water zijn het voorkeursalternatief en het MMA gelijkwaardig. Beide alternatieven zijn gunstiger dan het economisch alternatief. Het verschil zit met name in het gekozen model voor de waterhuishouding;
- ook voor het aspect landschap zijn het MMA en voorkeursalternatief gelijkwaardig. Beide alternatieven geven positieve effecten te zien. Het economisch alternatief scoort ook nog positief, maar minder;

- voor het aspect ecologie is het MMA het meest gunstige alternatief. De andere alternatieven zijn minder gunstig en hebben ook negatieve effecten;
- voor het aspect verkeer zijn de drie alternatieven gelijkwaardig en negatief, vanwege de toenemende intensiteiten;
- de grootste effecten treden op bij het aspect geluid. Voorkeurs- en economisch alternatief scoren beide duidelijk negatief. Het MMA is duidelijk gunstiger, maar ook daarbinnen treden nog negatieve effecten op. De geluidseffecten worden versterkt doordat het om een combinatie gaat van industrielawaai en verkeerslawaaï vanwege een extra toename van de verkeersintensiteiten;
- voor het aspect woon- en leefmilieu zijn de alternatieven vrijwel gelijkwaardig. Het MMA is beperkt gunstiger door de beperking tot milieucategorie 2. Vooral voor de emissies naar lucht is dit een significant verschil met de andere alternatieven. Daarnaast verbetert de belevingswaarden van bepaalde delen.

Duurzaamheid

Vanwege het globale karakter van het plan en de lange uitgiftetermijn zijn op dit moment vooral milieuaspecten als bodem, water, groen en geluid goed in beeld te brengen. In het MER zijn de effecten op deze aspecten dan ook grondig onderzocht. Aspecten als afval, grondstoffen en energie kunnen pas in later stadium, bij de uitwerkingsplannen, worden uitgewerkt. Parkmanagement en Duurzaamheidsprofielen zijn twee instrumenten om in de toekomst een duurzaam bedrijventerrein te realiseren.

In paragraaf 4.3 van deze toelichting is reeds ingegaan op het begrip parkmanagement op beheer, onderhoud en voorzieningenniveau van het nieuwe bedrijventerrein.

In het Milieubeleidsplan van de gemeente Aalsmeer zijn de zogenaamde duurzaamheidsprofielen geïntroduceerd. Deze profielen vormen het instrument waarmee duurzaamheid actief wordt betrokken in alle ruimtelijke ontwikkelingsprocessen, zoals bijvoorbeeld de uitwerkingsplannen voor het bedrijventerrein. Er wordt voor ieder type plan een blauwdruk gemaakt gericht op het in stand houden en verbeteren van milieukwaliteiten en een afname van milieudruk. Hierbij valt te denken aan het integreren van duurzaam bouwen in alle bouwplannen, het hanteren van het stand-still beginsel (minimaal) voor onbebouwde plandelen, het hanteren van het groen-blauwe casco als kader waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen een plek krijgen of het verplichten van vervoersmanagement bij arbeidsintensieve situaties. Voor de uitwerkingsplannen van het bedrijventerrein wordt een dergelijke blauwdruk opgesteld om de integratie van milieu en duurzaamheid te garanderen.

In deze fase (globaal bestemmingsplan) is de visie op het bedrijventerrein nog niet concreet genoeg om de duurzame inrichting al in beeld te brengen. Daarom zullen duurzaamheidsprofielen bij de uitwerkingsplannen worden opgesteld.

MER-evaluatie

De gemeente Aalsmeer is in het kader van de m.e.r.-regeling verplicht een evaluatieprogramma op te stellen. Doel van dit programma is het in beeld krijgen of de uiteindelijke effecten vergelijkbaar zijn met de voorspelde effecten. De belangrijkste effecten liggen op het gebied van geluid en verkeer. In de

uitwerkingsplannen zal worden opgenomen op welke wijze inhoud aan deze evaluatieplicht wordt gegeven.

5.6 Resultaten contouren Schiphol

In paragraaf 3.3. is aangegeven dat de nabijheid van Schiphol leidt tot ruimtelijke beperkingen. Er dient rekening te worden gehouden met het beleid op het gebied van geluid en veiligheid. Op het gebied van veiligheid is momenteel nieuw beleid in voorbereiding, maar er zijn nog geen contouren vastgesteld. In de voorschriften zijn vooruitlopend op dit nieuwe beleid alvast nadere bepalingen opgenomen. Op het gebied van geluid zijn nog de oude Ke-contouren van kracht: deze leiden tot ruimtelijke beperkingen op het gebied van woningen en bedrijvigheid. Op de kaart en in de voorschriften zijn deze Ke-contouren vastgelegd.

5.7 Bodem en waterhuishouding

In paragraaf 2.3 van deze toelichting is aangegeven dat de bodem in het algemeen licht verontreinigd met op enkele plaatsen sterke verontreinigingen. In het MER Bedrijventerrein N201 Aalsmeer is aangegeven dat alleen incidenteel verkennende bodemonderzoeken in de loop van de tijd zijn uitgevoerd en dat daarmee geen volledig beeld van de bodemkwaliteit beschikbaar is. Uit het vastgestelde bodemsaneringsprogramma 1999-2002 (provincie Noord-Holland) blijkt dat in het plangebied geen locaties zijn opgenomen in de lijst voor bodemonderzoeken en saneringen.

Ook is het grondwater op een aantal plaatsen sterk verontreinigd met arseen (van natuurlijke oorsprong) en nikkel. Voor het opruimen van de verontreinigde bagger van klasse 3 en 4 in de hoofdwatgangen Machinetocht en Horntocht (zie eveneens paragraaf 2.3 van deze toelichting) is een baggerprogramma opgesteld door de waterbeheerders.

In overleg en samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Waterschap Groot-Haarlemmermeer zijn aanbevelingen gedaan voor het te kiezen watersysteem voor het bedrijventerrein (op basis van het Waterstructuurplan 2001). In hoofdstuk 4 van deze toelichting is hierop ingegaan.

5.8 Flora en fauna

Sinds het inwerking treden van de Habitatrichtlijn (1992) en Vogelrichtlijn (1979) is het noodzakelijk om aandacht te besteden aan de aanwezige flora en fauna in en om het plangebied. De Habitatrichtlijn (HR) en Vogelrichtlijn (VR) kennen zowel bepalingen die gericht zijn op de bescherming van zeldzame dier- en plantensoorten als op de bescherming van voor de natuur waardevolle gebieden op grond van een samenhangende Europese ecologische hoofdstructuur. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de Europese regelgeving en met nationale regelgeving, waaronder de Natuurbeschermingswet en te zijne tijd met de Flora en Faunawet.

Voor de gehele N201-zone in de vijf betrokken gemeenten (Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en de Ronde Venen) is door de provincie Noord-Holland een korte studie verricht naar de relatie van de N201-zone met de HR en VR (*Provincie Noord-Holland, Rapportage N201 en de Habitatrichtlijn, 31 augustus 2001*). Daarnaast is in januari 2002 informatie over het plangebied ingewonnen bij het Natuurloket, een onafhankelijke organisatie. Het plangebied is gelegen in een droogmakerij, namelijk de droogmakerij

Oosteinderpoelpolder. Een klein deel van het plangebied is gelegen in het niet-uitgeveende gebied de Bovenlanden langs de Ringvaart Haarlemmermeer.

Doordat het plangebied een droogmakerij is en het gebied tevens grotendeels is verstedelijkt, is de natuurwaarde (behoudens De Bovenlanden, langs de Ringvaart) gering (zie ook de beschrijving van de huidige natuurwaarden, paragraaf 2.2). Uit de informatie van de provincie en het Natuurloket blijkt dat de kans dat er beschermde in het plangebied voorkomen gering is. Aanvankelijk bestond het vermoeden dat de Noordse Woelmuis in De Bovenlanden zou voorkomen. Aanvullend onderzoek van de provincie Noord-Holland heeft inmiddels uitgewezen dat de Noordse Woelmuis niet in het plangebied voorkomt. In de toekomst zal opnieuw worden bepaald of er geen beschermde soorten in het plangebied aanwezig zijn. Hiertoe wordt in het stadium van de uitwerkingsplannen een monitoring van het gebied uitgevoerd. Mochten mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn, dan zullen deze worden getroffen. Hierbij gaat het onder andere om realisering van groengebieden en waterpartijen (onder meer in de IGGV-strip en in de groen-blauwe bufferzones).

6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd de wegomlegging van de te verleggen N201 samen met het omliggende bedrijventerrein te realiseren. Hierbij is een zorgvuldige inpassing in de omgeving (landschap en bestaand woongebied) het uitgangspunt.

Type bestemmingsplan

Gegeven de aard van het plangebied in combinatie met de geplande realisering van de te verleggen N201 en de bedrijfsontwikkeling van het plangebied, is het voorliggende bestemmingsplan globaal en flexibel van opzet. Het betreft een zogeheten moederplan met uitwerkingsbevoegdheid. Op grond van de daartoe in de Wet op de Ruimtelijke Ordening gegeven mogelijkheid (art. 11 WRO) wordt in de voorschriften bepaald dat burgemeester en wethouders voor het tracé van de te verleggen N201 en het nieuwe bedrijfsterrein uitwerkingsplannen dienen op te stellen. Voor het bedrijventerrein is gekozen voor een uit te werken bestemming, omdat de ontwikkeling gefaseerd over meerdere jaren plaatsvindt en om flexibel in te kunnen spelen op marktontwikkelingen. Op het moment dat de plannen meer concreet zijn kunnen ze via uitwerkingsplannen nader worden ingevuld. Dit geldt ook voor het tracé van de te verleggen N201.

Wel zijn nu uiteraard de voor het bestemmingsplan onmisbare elementen van de voorgestelde (stedenbouwkundige) structuur van het plangebied als de situering van de bestemmingsgebieden, de gedachte milieuzonering, het maximum bebouwingspercentage per perceel en de maximum bouwhoogte opgenomen.

De uitwerkingsplannen bevatten nadere regelingen omtrent de situering, de omvang, de vorm en het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden. Het ontwerp van de uitwerkingsplannen wordt tevoren ter visie gelegd en niet eerder door Burgemeester en Wethouders vastgesteld dan nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele bedenkingen tegen de ontwerpuitwerking kenbaar te maken. Burgemeester en Wethouders bieden hun besluit zo spoedig mogelijk ter goedkeuring aan bij Gedeputeerde Staten (GS), tenzij GS hebben aangegeven dat dit niet noodzakelijk is. Zij doen hiervan zo spoedig mogelijk mededeling aan hen, die bezwaren hebben ingediend.

Voor de overige gebieden waaronder de bestaande bebouwingslinten van de Machineweg, de Aalsmeerderweg en de Hornweg alsmede voor de VBA en de Rioolwater Zuivering zijn eindbestemmingen opgenomen.

Overzichtelijk en hanteerbaar plansysteem

Omwille van bruikbaarheid, doelmatigheid en handhaafbaarheid, is in het voorliggende bestemmingsplan gekozen voor een plansysteem met een overzichtelijk aantal bestemmingsgebieden met een toegankelijke voorschriftenregeling in combinatie met een uitwerkingsbevoegdheid.

De bestemmingsvlakken hebben een '1 op 1 aansluiting' met de voorschriften. Dat wil zeggen dat per bestemming alle relevante voorschriften zijn vastgelegd in één artikel en de beschrijving op hoofdlijnen. Op deze wijze is per perceel alle bestemmingsplaninformatie beschikbaar, hetgeen ook de (digitale) toegankelijkheid van het bestemmingsplan bevordert.

6.2 Bestemmingen

Voor het plangebied zijn twee zeer belangrijke bestemmingsvlakken opgenomen, namelijk: 'Uit te werken Verkeersdoeleinden' en 'Uit te werken bedrijfsdoeleinden'. Daarnaast zijn er andere bestemmingsvlakken ten behoeve van onder meer 'Woondoeleinden', 'Veilingbedrijf', 'Rioolwaterzuivering' en 'Water'.

De bestemming 'Uit te werken Verkeersdoeleinden' is gericht op het mogelijk maken van de aanleg van de te verleggen N201, inclusief de bijbehorende aansluitingen en kunstwerken. De bestemming 'Uit te werken bedrijfsdoeleinden' is van toepassing op de nieuw te realiseren bedrijven in het plangebied. Daarbij wordt gedacht aan bedrijvigheid (kantoor en/of bedrijfsruimte) in de lichte en middelzware milieucategorieën 1 tot en met 3 (bron: VNG bedrijven en milieuzonering). Tot de bestemming worden naast gebouwen ook gerekend ontsluitingswegen, watergangen, waterpartijen, groenvoorzieningen en dergelijke. Binnen de bestemming is ruimte voor de ontwikkeling van een "groen-blauwe zone" (IGGV-strip) direct grenzend aan de westzijde van de Machineweg. In deze zone ligt het accent op invulling van groen en water in combinatie met bijvoorbeeld kantoorvilla's, waarin de bestaande woonbebouwing wordt ingepast. De zone fungeert als een overgangsgebied naar het te ontwikkelen bedrijventerrein. Tevens dient zij als ecologische verbinding tussen de ecologische hoofdstructuur van de Ringvaart en de Amstel. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de uitwerking van de bestemmingen in overeenstemming is met het waterstructuurplan voor het plangebied. De bestaande bedrijvigheid van de VBA, zoals geregeld in het vigerende plan voor de VBA, is ondergebracht bij de bestemming 'Veilingbedrijf'. De bestemming 'Woondoeleinden' is van toepassing op de gronden waarop bestaande woonbebouwing met tuinen en erven is gelegen. In de voorschriften zijn bepalingen opgenomen die onder meer de uitoefening van een aan huis gebonden beroep onder voorwaarden mogelijk maken.

De bestemmingsvlakken en andere aanduidingen op de kaart krijgen de precieze juridische betekenis in combinatie met de planvoorschriften.

De bestemmingsplanvoorschriften zijn opgedeeld in drie paragrafen. De eerste paragraaf bevat 'inleidende bepalingen'. Ter voorkoming van onduidelijkheden over de interpretatie (met het oog op de rechtszekerheid) is in artikel 1 een aantal in de verdere voorschriften gehanteerde begrippen gedefinieerd. Het gaat daarbij overigens alleen om enkele specifieke begrippen zoals 'bestemmingsvlak'. De overige in de voorschriften gehanteerde begrippen hebben geen andere betekenis dan in het normale spraakgebruik.

Met hetzelfde oogmerk van voorkomen van interpretatieverschillen is in artikel 2 vastgelegd op welke wijze bijvoorbeeld de hoogte van gebouwen precies moet worden gemeten.

In de derde paragraaf is een aantal 'Algemene bepalingen' opgenomen omtrent vrijstelling van voorschriften, het gebruik van gronden, de wijziging van bestemmingen en bepalingen inzake het overgangsrecht.

De voorschriften in de eerste en derde paragraaf zijn in zekere mate 'standaard'.

De eigenlijke kern van bepalingen, specifiek voor de te verleggen N201 en het te ontwikkelen bedrijventerrein, wordt gevormd door paragraaf 2 van de planvoorschriften. In deze paragraaf 'Bestemmingsbepalingen' wordt in de betreffende artikelen een nadere juridische uitwerking gegeven aan de op de kaart aangegeven bestemmingsvlakken en nadere aanduidingen.

In deze paragraaf is een beschrijving op hoofdlijnen opgenomen. Hierin wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied aangegeven. Tevens zijn enkele noodzakelijke bepalingen voor de onderscheiden bestemmingsvlakken aangegeven. De beschrijving in hoofdlijnen heeft de volgende functies:

- het is een instrument waarmee de bestemmingsdoeleinden en de inrichting van het desbetreffende gebied worden verduidelijkt en gemotiveerd;
- het is een kader waarin toekomstige gewenste ontwikkelingen worden omschreven;
- het is een integratiekader waarin verschillende beleidssectoren aan elkaar worden gekoppeld;
- het is de plaats waar kwalitatieve (ruimtelijke relevante) aspecten, als zijnde stedenbouwkundige, landschappelijke, ecologische en recreatieve aspecten, worden opgenomen; hieronder valt tevens de landschappelijke inpassing van de weg;
- het is mede een toetsingskader voor het beoordelen van aanvragen voor bouw- en aanlegvergunningen.

De beschrijving in hoofdlijnen maakt onderdeel uit van de voorschriften en is derhalve rechtstreeks bindend.

Alle artikelen zijn opgedeeld in een aantal 'leden'. Ieder artikellid heeft een eigen nummer en een eigen opschrift en bevat de bij elkaar behorende regels voor één aspect binnen een bestemmingsvlak.

In bijlage 1 van de Voorschriften is de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. Hiermee wordt een overzicht gegeven van de bedrijvigheid die tot de categorieën 1 tot en met 4 wordt gerekend en voor het plangebied toelaatbaar is, waarvan categorie 4 door middel van een vrijstelling.

6.3 Plankaart

Op de plankaart zijn de bestemmingen en de aanduidingen aangegeven voor het plangebied. De aanduidingen hebben betrekking op onder meer de bestaande bebouwing, bestemmingsgrens, bouwvlak en dergelijke.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Op basis van het Masterplan *Corridor N201 van 19 december 1996* is door de Hollandse Werkgevers Vereniging (HWV) een PPS Haalbaarheidsstudie (2000), uitgevoerd. De betrokken partijen, (provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Aalsmeer, gemeente Amstelveen, gemeente Uithoorn en gemeente De Ronde Venen) hebben in de Bestuurs-overeenkomst "Project N201-plus" -door gemeente Aalsmeer vastgesteld en ondertekend op 7 mei 2001- opgenomen dat de rapportage van de HWV voldoende zicht biedt op de financiële haalbaarheid van het gehele project. Uitgangspunt is dat de financiering van de omlegging van de N201 stapsgewijs in samenwerking met overheden en private partijen mogelijk wordt gemaakt.

Uitgaande van een tijdige realisering van de te verleggen N201 en de als toekomstig aangegeven te ontwikkelen bedrijfssegmenten in de omliggende zone zal het plangebied op termijn een positieve impuls geven aan een evenwichtige economische ontwikkeling van het betreffende gebied en daarmee tevens van de gemeente Aalsmeer. De exploitatie van het plangebied of gedeelten daarvan zal in het totaal een positief financieel resultaat opleveren. Van belang hierbij zijn de ruimtelijke- en financiële risico's in de verschillende planfasen te onderkennen en te beheersen. Een flexibele en in eerste instantie globale planvorming is hiervoor essentieel.

7.2 Handhaafbaarheid

Een ander belangrijk aspect in de uitvoering van het plan, is van juridische aard. Het gaat hierbij om de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan.

Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op een zelfde wijze daadwerkelijk aan het plan te worden gehouden.

Met deze oogmerken is in dit plan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de voorschriften van het plan. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de 'toegankelijkheid' en 'leesbaarheid'), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan. Eveneens geldt hoe minder 'knellend' de voorschriften zijn, hoe kleiner de kans dat het met de voorschriften wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur immers alleen die regels gerespecteerd waarvan door de betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid wordt ingezien.

8 Procedure

8.1 Stappen

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te worden doorlopen, zoals deze is neergelegd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Kort weergegeven betreft het de volgende stappen:

1. Terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan. In deze fase vindt plaats:
 - overleg over het voorontwerp bestemmingsplan met diverse betrokken instanties, waaronder de inspectie ruimtelijke ordening en de provincie (Artikel 10 BRO), zie paragraaf 8.2 en 8.3;
 - overleg met belanghebbenden en belangstellenden: inspraak (Artikel 6a. WRO), zie paragraaf 8.2 en 8.4.
2. Ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan met de bekendmaking van onder meer de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad (Artikel 23 WRO), zie paragraaf 8.5.
3. Horen van diegene die hun zienswijze naar voren hebben gebracht, zie paragraaf 8.5.
4. Vaststelling van het bestemmingsplan (inclusief de reacties op de naar voren gebrachte zienswijzen) door de gemeenteraad, zie paragraaf 8.6.
5. Terinzagelegging van het bestemmingsplan met de bekendmaking van de mogelijkheid om bij Gedeputeerde Staten bedenkingen tegen het plan in te brengen, zie paragraaf 8.7.
6. Nadat zij betrokkenen hebben gehoord, beslissen Gedeputeerde Staten omtrent goedkeuring van het plan, zie paragraaf 8.7.
7. Beroep bij Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, zie paragraaf 8.7.
8. Onherroepelijk worden van het plan, zie paragraaf 8.7.

Voor het opstellen van de uitwerkingsplannen geldt de volgende procedure:

1. Terinzagelegging van het voorontwerp-uitwerkingsplan. In deze fase vindt plaats:
 - overleg met belanghebbenden (Artikel 6a WRO);
 - mogelijkheid voor belanghebbenden van hun bedenkingen te doen blijken.
2. Vaststelling van het uitwerkingsplan (inclusief de reacties op de naar voren gebrachte bedenkingen).
3. Beslissing omtrent goedkeuring van het plan door Gedeputeerde Staten.
4. Onherroepelijk worden van het uitwerkingsplan.

8.2 Communicatietraject voorontwerp

Gedurende de periode dat het bestemmingsplan "N201-zone" wordt opgesteld, is er op meerdere momenten informatie-uitwisseling met de burgers en andere belanghebbenden. Zo heeft op 11 juni 2001 een informatiebijeenkomst over het voorontwerp van het bestemmingsplan plaatsgevonden.

Vervolgens is het voorontwerpbestemmingsplan op 25 juni 2001 ter inzage gelegd met de mogelijkheid tot het indienen van inspraakreacties (zie paragraaf 8.3 en paragraaf 8.4 van deze toelichting). Op 16 juli 2001 is tevens in dit verband een inspraakavond gehouden. Het verslag van deze inspraakavond is eveneens opgenomen in paragraaf 8.4.

8.3 Vooroverleg voorontwerp

Op 7 juni 2001 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 "N201-zone" ontvangen:

Binnengekomen bij de gemeente Aalsmeer:

1. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat (tevens ingediend bij de gemeente Amstelveen);
2. Gemeente Amstelveen;
3. Gemeente Jacobswoude;
4. Hoogheemraadschap van Rijnland;
5. Kamer van koophandel;
6. Ministerie van Economische Zaken;
7. N.V. Nederlandse Gasunie;
8. Provincie Noord-Holland;
9. Rijksplanologische Dienst, Inspecteur Ruimtelijke Ordening West;
10. Waterschap Groot-Haarlemmermeer;

Binnengekomen bij de gemeente Amstelveen:

11. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat (tevens ingediend bij de gemeente Aalsmeer);
12. Gemeente Aalsmeer;
13. Gemeente Amsterdam;
14. Gemeente De Ronde Venen;
15. Gemeente Uithoorn;
16. Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam;
17. Hoogheemraadschap Rijnland (tevens ingediend bij gemeente Aalsmeer);
18. KPN Telecom – Vaste Net;
19. Ministerie van Economische Zaken – Regio Noord-West;
20. Provincie Utrecht;
21. Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland;
22. Rijksplanologische Dienst, Inspecteur Ruimtelijke Ordening West (tevens ingediend bij gemeente Aalsmeer).

Van de aangeschreven instanties die niet hebben gereageerd, wordt aangenomen dat zij geen bedenkingen hebben tegen het bestemmingsplan.

Hierna zijn de (op relevantie) samengevatte artikel 10 reacties en het gemeentelijk standpunt daarop vermeld. In de laatste kolom van het volgende overzicht is door middel van een A aangegeven, als de reactie tot aanpassing van het voorontwerp-bestemmingsplan heeft geleid.

REACTIE INSTANTIE	GEMEENTELIJK STANDPUNT	A ¹
Binnengekomen bij Gemeente Aalsmeer		
Nr. 1. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat		
1. Op de plankaart dient achter het cijfer 10 (contour veiligheidszone in ruime zin) '-6' worden toegevoegd.	De gemeente dankt inspreker voor deze tip. Hierbij wordt opgemerkt dat de veiligheidscontouren formeel niet meer van kracht zijn. De gemeente is in afwachting van het nieuwe beleid en heeft daarom nog geen veiligheidscontouren in de plankaart opgenomen. In de toelichting en voorschriften is voor zover mogelijk ingespeeld op het nieuwe beleid.	A
2. Paragraaf 3.2 Rijksbeleid: inmiddels is het MIT 2001 verschenen. In dit MIT is voor het Masterplan N201 inclusief de aansluitingen N201-A4/A5 en Bennerbroekerweg een taakstellend budget van f 200.000,- opgenomen.	De gemeente heeft deze reactie verwerkt in paragraaf 3.2 van de toelichting.	A
3. Paragraaf 3.2 Rijksbeleid: het beleid voor de vrijwaringszone is verwoord in de PKB. Het interim beleid van de provincie is daarmee komen te vervallen. Inspreker heeft hiertoe een tekstvoorstel opgenomen.	De gemeente dankt inspreker voor het tekstvoorstel. Het tekstvoorstel is in combinatie met het gemeentelijk standpunt onder 1.1 in het bestemmingsplan (paragraaf 3.3) verwerkt.	A
4. Paragraaf 3.3 Provinciaal beleid: omdat het Streekplan Noord-Holland Zuid nog in ontwikkeling is, is er geen toetsingskader voor de ontwikkeling van bedrijfsterreinen in de regio en de consequenties daarvan.	Dit toetsingskader zal er wel zijn op het moment dat het bestemmingsplan moet worden goedgekeurd. In dit verband wordt qua toetsingskader ook verwezen naar de Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV) die recent door gemeenten en provincie is opgesteld.	
5. Paragraaf 3.3 Provinciaal beleid: omdat door het tot stand komen van de PKB Schiphol e.o. het provinciaal interim beleid niet meer van toepassing is kan de inhoud van dit onderdeel beter aan bod komen in paragraaf 3.2	De tekst is verplaatst c.q. verwerkt in de aangepaste tekst van het onderdeel "Schiphol" onder Rijksbeleid.	A
6. Paragraaf 3.4 Gemeentelijk beleid: inspreker mist in deze paragraaf het beleid met betrekking tot de mobiele communicatie.	Momenteel vindt er overleg plaats met vertegenwoordigers van de GSM-operators inzake het plaatsen van antennemasten ten behoeve van de mobiele communicatie in de gemeente Aalsmeer. Dit overleg ziet toe op een regeling voor het hele grondgebied van Aalsmeer. Over dit onderwerp zal eind 2001 een apart beleidsstuk voor de gemeenteraad worden opgesteld. Het betreffende beleidsstuk zal dienen als ruimtelijk onderbouwing voor een alomvattende vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO ten behoeve van de plaatsing van antennemasten voor mobiele communicatie. Om deze redenen wordt thans voor dit onderwerp geen regeling opgenomen.	
7. Paragraaf 4.2 N201: Het plan zal inzichtelijk moeten maken welke hoeveelheid verkeer in welke richting van	Dit is in het kader van het MER N201 onderzocht. Overleg met het Rijk met betrekking tot de aansluiting van de te verleggen N201 op A4	

¹ 'A' staat voor 'Actie', waarmee wordt bedoeld dat deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing in het voorontwerp bestemmingsplan

de aansluitingen op het hoofdwegen-net gebruik zal gaan maken in relatie tot de capaciteit van deze aansluitingen.	en A9 is gaande. Zie MER N201 en streek-planherziening.	
8. Paragraaf 5.4 Resultaten contouren Schiphol: deze paragraaf zal in overeenstemming moeten worden gebracht met wat onder punt 3 van deze inspraakreactie is genoemd.	De tekst is aangepast naar aanleiding van de gewijzigde tekst in de nieuwe paragraaf 3.3. over Schiphol.	A
9. Paragraaf 6.2 Bestemmingen: inspreker is van mening dat in deze paragraaf aangegeven dient te worden dat de uitwerking van de bestemmingen in overeenstemming moet zijn met het waterstructuurplan.	De voor het bestemmingsplan relevante onderdelen van het waterstructuurplan zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Dit geldt ondermeer voor de bestaande situatie van de waterhuishouding in het plangebied en de directe omgeving daarvan, het relevante beleidskader en de gevolgen van de realisering van de te verleggen N201 en bedrijventerrein voor de waterhuishouding. In de voorschriften zijn (ruimtelijke) eisen opgenomen ten aanzien van de capaciteit aan waterberging en te hanteren maatvoering inzake watergangen en dergelijke. Op de plankaart is aandacht geschonken aan de waterstructuur in het plangebied. In paragraaf 6.2 is nogmaals bevestigd dat de uitwerking van de bestemmingen in overeenstemming is met het waterstructuurplan. Dit geldt ook voor de voorschriften (artikel 9).	A
10. Voorschriften art. 9 en 10: het bovenstaande dient ook opgenomen te worden in de voorschriften. Bovendien mag de uitwerking niet conflicteren met de beperkingen die de luchthaven aan de omgeving stelt (zoals hoogtebeperkingen en beperkingen in verband met het goed functioneren van de beveiligingsystemen).	De opmerking is verwerkt in uitwerkingsregels van artikel 9 en 10.	A
11. Voorschriften art. 14: volgens inspreker maakt het artikel het gebruik van secundaire grondstoffen onmogelijk. Aan lid 2 onder b en c zou moeten worden toegevoegd: "anders dan ter realisering van de bestemming"	Secundaire grondstoffen komen vaak voort uit afval. Storten daarvan is verboden, zodat gebruik ook verboden is. Daarom kan de gemeente niet instemmen met deze reactie.	
12. Voorschriften: in de voorschriften zou een regeling opgenomen moeten worden voor het plaatsen van voorzieningen ten behoeve van de mobiele communicatie.	Korthedshalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt op punt 6 van deze inspraakreactie.	
Nr. 2. Gemeente Amstelveen		
Geen opmerkingen.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	
Nr. 3. Gemeente Jacobswoude		
Geen opmerkingen.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	
Nr. 4. Hoogheemraadschap van Rijnland		

1. In het voorontwerp bestemmingsplan zijn in het algemeen de gevolgen voor de waterhuishouding en de waterhuishoudkundige werken nog onvoldoende uitgewerkt en meegenomen.	Eind september 2001 wordt de laatste hand gelegd aan het waterstructuurplan dat voor de regio, waarin het plangebied ligt, is opgesteld. In dit waterstructuurplan is ingegaan op de huidige situatie en de gevolgen van de te verleggen N201 voor de waterhuishouding. De beoogde planontwikkeling voldoet aan de minimale eisen van een goede afwatering aan de hand van de in het waterstructuurplan geformuleerde uitgangspunten. De relevante essenties van het waterstructuurplan zijn in paragraaf 4.3 van de toelichting opgenomen. Op de plankaart is de waterstructuur aangegeven met blauwe lijnen: een gestippelde lijn voor nieuwe watergangen, een doorgetrokken lijn voor bestaande watergangen. Tevens zijn de voorschriften (artikel 7, 9 en 10) afgestemd op het waterstructuurplan)	A
2. Inspreker verzoekt om het Hoogheemraadschap van Rijnland nadrukkelijk bij de uitwerking – overeenkomstig artikel 11 Wet R.O. – in de voorbereiding te betrekken, en dit op te nemen in het bestemmingsplan bij artikel 13 procedure regels uitwerkinsverplichting.	Ingestemd wordt met de reactie. Het Hoogheemraadschap van Rijnland zal waar nodig worden betrokken bij de uitwerkingsplannen. Dit is in de voorschriften (artikel 13) reeds aangepast.	A
3. Inspreker verzoekt de reacties die Rijnland heeft gegeven op de MER'en en de streekplanherziening in samenhang te bezien en relevante reacties mee te nemen in het bestemmingsplan.	Zoals in het bestemmingsplan is aangegeven vindt de planontwikkeling voor de te verleggen N201 in samenhang met de MER en streekplanherziening plaats. Uiteraard zijn de reacties van de insprekers op deze verschillende plannen in samenhang bezien. Waar noodzakelijk geacht is de tekst van het bestemmingsplan aangepast (paragraaf 4.3, voorschriften en plankaart).	A
4. Inspreker gaat er van uit dat de genoemde aanpassingen aan de waterhuishouding en de afvalwaterinfrastructuur, bij het onherroepelijk worden van de bestemmingsplannen en de projectprocedures overeenkomstig artikel 49 van de Wet R.O. dan wel anderszins voor vergoeding in aanmerking zullen komen.	Ingestemd wordt met de reactie. Uiteraard gelden ook hier de wettelijke regelingen.	
5. De resultaten van de onderzoeken die zijn gehouden in het kader van het waterstructuurplan moeten worden meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan, zowel op de plankaart als in de voorschriften.	De voor het bestemmingsplan relevante onderdelen van het waterstructuurplan zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Dit geldt ondermeer voor de bestaande situatie van de waterhuishouding in het plangebied en de directe omgeving daarvan, het relevante beleidskader en de gevolgen van de realisering van de te verleggen N201 en bedrijventerrein voor de waterhuishouding. In de voorschriften (artikel 7, 9 en 10) zijn (ruimtelijke) eisen opgenomen ten aanzien van de capaciteit aan waterberging en te hanteren maatvoering inzake watergangen en dergelijke. Op de plankaart is aandacht geschonken aan de waterstructuur in het plan-	A

	gebied.	
6. In de provinciale Strategienota (concept) wordt aangegeven dat bij (her-)inrichting van gebieden rekeninggehouden moet worden met minimaal 10% open water van het te wijzigen areaal. Deze eis dient expliciet te worden opgenomen in de voorschriften en op de plankaart.	In het bestemmingsplan wordt in de toelichting en in de voorschriften minimaal 11% open water als uitgangspunt opgenomen. Hierbij is ook gekeken naar de waterhuishoudkundige relatie van het plangebied met zijn omgeving. Zo is in het bestemmingsplan ondermeer voorgesteld een extra verbinding tussen de Horn- en Stommeerpolder en Oosteinderpoelpolder te realiseren om dit open water (waterberging) efficiënt te gebruiken voor het gehele stroomgebied. Deze verbinding kan worden aangelegd ter hoogte van de Hornweg en Zwarte weg. In paragraaf 4.3 van de toelichting is hierop ingegaan. Aan genoemde provinciale Strategienota is in het bestemmingsplan aandacht besteed, zeker ook omdat deze nota gebaseerd is op nieuw beleid van de Commissie Waterbeheer 21 ^{ste} Eeuw. Dit beleid is in het bestemmingsplan als aandachtspunt opgenomen.	A
7. Nog niet vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen zoals het onderhavige bedrijventerrein moeten tijdig meegenomen worden wanneer het "ruimte voor water" betreft. Hiervoor moeten afzonderlijke en qua procedure niet parallel lopende bestuurlijke beslissingen toch integraal en in samenhang worden gezien.	De gemeente onderschrijft genoemde integrale aanpak. Daarom worden voor het bedrijventerrein MER, bestemmingsplan en waterstructuurplan gelijktijdig opgesteld.	
8. Langs de te verleggen N201 dient minimaal een bermbreedte van 7 meter aan weerszijde van de weg te worden bestemd in het kader van een duurzaam watersysteem. Er moet ruimte geboden worden voor waterberging, robuuste waterlopen inclusief brede natuurvriendelijke oevers, beminfiltratie, kanteldijken en kruisingen van wegen en waterwegen.	Zoals hierboven aangegeven is er inmiddels een waterstructuurplan opgesteld. In dit structuurplan zijn door inspreker genoemde eisen ten aanzien van de waterhuishouding in relatie tot de beoogde planontwikkeling inzichtelijk gemaakt. De voor het plangebied relevante ruimtelijke onderdelen zijn in dit globale bestemmingsplan opgenomen. In de uitwerkingsplannen wordt één en ander verder geconcretiseerd. Bij deze uitwerking zal de gemeente uiteraard ook het Hoogheemraadschap betrekken.	
9. De ruimtelijke implicaties dienen onderkend en bestemd te worden ten behoeve van het aansluiten van de waterstructuur van de te verleggen N201 op of in samenhang met de bestaande (polder)- watersystemen. Dit geldt ook voor de aansluiting op de herinrichting van het toekomstig aanpalende bedrijventerrein.	De ruimtelijke implicaties zijn onderkend binnen het kader van dit globale bestemmingsplan. Dit betekent dat in de uit te werken bestemmingen voor "Verkeersdoeleinden" en "Bedrijfsdoeleinden" het ruimtebeslag voor waterhuishoudkundige voorzieningen is gewaarborgd. Een concrete uitwerking van één en ander is op dit moment nog niet mogelijk in verband met de huidige nog niet uitgekristalliseerde globale plannen voor het bedrijventerrein. In de fase van de uitwerkingsplannen kan dit wel worden geconcretiseerd.	
10. Er dient ruimte te worden gereserveerd voor de kruisingen van de verkeers- en waterwegen. Vanuit waterkwaliteitsoogpunt hebben bruggen de voorkeur boven duikers.	Zoals hierboven aangegeven is rekeninggehouden met het ruimtebeslag voor deze voorzieningen. In de genoemde uitwerkingsplannen zal één en ander in overleg met het Hoogheemraadschap worden geconcretiseerd.	

11. In het concept MER omlegging N201 ontbreekt een effectenanalyse van zowel de veranderingen in de waterhuishouding als in de oppervlaktewater- en grondwaterkwaliteit. Dit geldt ook voor een analyse naar (water-)bodeminstabiliteit ten gevolge van voorgenomen wijzigingen in de hele zone van de weg en het aangrenzende (bedrijven)terrein.	Deze reactie heeft betrekking op het MER die onder verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland is opgesteld. Wij zullen de reactie doorgeven aan de provincie.	
12. De uitvoering en de effecten voor de waterkwaliteit van de ongelijkvloerse aansluiting van de te verleggen N201 op de Middenweg te Aalsmeer moeten in beeld worden gebracht in het ontwerp bestemmingsplan. Dit geldt ook voor de andere denkbare aanpassingen met lozingen van bemalingswater tijdens de aanleg moeten ten aanzien van het ruimtebeslag in het ontwerp bestemmingsplan in beeld worden gebracht.	In het kader van het globale bestemmingsplan wordt volstaan met hetgeen terzake wordt opgemerkt in het waterstructuurplan. Op het moment dat de plannen meer in detail technisch worden uitgewerkt zullen genoemde effecten in de uitwerkingsplannen worden geconcretiseerd.	
13. De Legmeerdijk dient als waterkering op de plankaart te worden vermeld. De voorschriften dienen overeenkomstig te worden aangepast.	Hiermee is ingestemd. De waterkering is als dubbelbestemming op de plankaart aangegeven en de voorschriften zijn overeenkomstig aangepast.	A
14. De effecten van de voorgenomen wijzigingen van de N201 zone op de waterhuishouding en de waterkwaliteit zijn nog onvoldoende onderkend. Dit geldt ook voor de waterkerende functie van ondermeer de Legmeerdijk en van de dijken van de Ringvaart van de Haarlemmermeer.	Met de kennis uit de onderzoeken in het kader van de waterstructuurplannen is hierover relevante informatie in het bestemmingsplan opgenomen. In paragraaf 4.3 zijn de wateraspecten van het bestemmingsplan beschreven. Op de plankaart is de Legmeerdijk als waterkering (dubbelbestemming) aangegeven. De voorschriften zijn overeenkomstig aangepast.	A
15. Het geplande Ringvaart aquaduct is gesitueerd binnen de genormeerde veiligheidscontour van Schiphol.	Binnen de genormeerde veiligheidscontouren mogen wel aquaducten worden aangelegd en gebruikt. Woningen en bedrijvigheid mogen niet worden aangelegd.	
16. De kanteldijken aan weerszijden van het te bouwen aquaduct aan de Ringvaart geven aan de kant van Aalsmeer ruimtelijke problemen. Het zou wenselijk zijn om op de plankaart aan te geven wat de (on)mogelijkheden zijn.	Binnen het kader van dit globale bestemmingsplan is inzake de te verleggen N201 en gelet op het detailniveau van de plannen gekozen voor een "Uit te weken bestemming Verkeersdoel-einden". Op de plankaart is deze bestemming als een 100 meter brede zone opgenomen. Binnen deze zone komt de weg met bijbehorende voorzieningen, waaronder ook de kanteldijken te liggen. De exacte situering van de weg hangt af van ondermeer de technische en financiële mogelijkheden. Ten einde voldoende ruimtebeslag voor de weg en voorzieningen veilig te stellen is een zone van 100 meter aangehouden. De door inspreker gevraagde weergave van de (on)mogelijkheden past niet in het systeem van de plankaart en komt aan de orde in de uitwerkingsplannen.	
17. De veiligheidszone 10 ⁻⁶ is op de plankaart met "10-contour" aangegeven.	Zie gemeentelijk standpunt bij reactie 1.1.	
18. Toename van het afvalwateraanbod	De gemeente zal onderzoeken of de aanpassing	

als gevolg van de komst van nieuwe bedrijven kan resulteren in een aanpassing van de capaciteit van zowel de afvalpersleidingen als van de AWZI Aalsmeer. In de voorschriften en op de plankaart moet voor beide ruimte worden gereserveerd voor toekomstige areaal vergroting.	van de capaciteit noodzakelijk is. Mocht dit inderdaad noodzakelijk zijn dan wordt een en ander in de uitwerkingsplannen ter hand genomen.	
19. Voor persleidingen die het plangebied doorkruisen zoals o.a. de persleiding van het rioolgemaal Machineweg, moeten leidingstroken op de plankaart worden bestemd. In de voorschriften moet worden opgenomen dat hiervoor het aanlegvergunningsstelsel geldt. Er lopen dus wel degelijk kabels en leidingen door het gebied.	In het bestemmingsplan zijn die leidingen opgenomen die van bovenlokaal belang zijn en waarvoor een bebouwingsvrije zone geldt. Genoemde leidingen zijn dit niet en zijn als zodanig niet opgenomen.	A
20. In het plan is nog geen duidelijkheid over de consequenties van het ondergronds logistiek systeem (OLS) voor de waterhuishouding.	De plannen inzake het OSL zijn nog niet concreetiseerd. Op dit moment wordt er alleen ruimte gereserveerd.	
21. Eventuele verbreding van de Middentocht naar 24 meter in het kader van het vergroten van het oppervlaktewater zal consequenties hebben voor het terrein van de AWZI. Deze tocht loopt namelijk langs het terrein van AWZI en over een deel van de installaties.	De verbreding van de huidige tochten is een conceptuele variant voor de waterhuishouding. Indien deze variant wordt gekozen voor het bedrijventerrein, wordt uiteraard rekeninggehouden met de huidige functies langs de Midentocht.	
22. De verlengde Middenweg loopt eveneens net over het terrein van de AWZI.	Op de plankaart is de weg slechts als een indicatie aangegeven en niet de exacte ligging.	
23. Bij de locatiekeuze van geluid emitterende bedrijven in de buurt van de AWZI dient aan (cumuliterende) geluidshinder voor het personeel van de AWZI aandacht te worden besteed.	Hier hoeft geen aandacht aan te worden besteed. Dit geldt namelijk alleen voor geluidsgevoelige bestemmingen en niet voor bedrijven.	
Nr. 5. Kamer van Koophandel		
1. De Kamer ondersteunt de aanleg van de te verleggen N201 met zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruisingen.	Het verheugt de gemeente dat de Kamer van Koophandel de aanleg van de te verleggen N201 ondersteunt. Het is ook het streven van de gemeente dat de nieuwe weg met zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruisingen wordt uitgevoerd.	
2. De Kamer heeft bij de gemeente Amstelveen gepleit voor een directe aansluiting van de te verleggen N201 op de A9 via Amstelveen-Zuid op het grondgebied van de provincie Utrecht vanwege het uitgangspunt van de provincie om de verkeersbelasting niet meer te laten zijn dan het niveau van 1990.	Voor zover nu kan worden overzien is de beoogde verlegging van de N201 met aansluiting op A9 en A2 een oplossing voor de huidige problemen. Wellicht dat in de toekomst de door inspreker gesuggereerde aansluiting op de A9 opportuun wordt. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat een dergelijke aansluiting buiten het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan valt.	
3. De maximalisatie van de grondopbrengst moet niet bepalend zijn voor de keuze van het type bedrijvigheid.	Het is de ambitie van de gemeente een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein te ontwikkelen. De opmerking van inspreker dat	

Wat de Kamer betreft moet de gewenste economische en verkeersstructuur in de noordvleugel van de Randstad leidend zijn voor de invulling van het bedrijventerreinen rond de te verleggen N201. Gezien het ontbreken van een knooppunt van openbaar vervoer met wegen is de keuze voor modern/gemengd en transport en logistiek logisch.	maximalisatie van grondopbrengst hierbij niet bepalend is voor de keuze van het type bedrijvigheid wordt door de gemeente dan ook onderschreven. Aalsmeer kiest voor een terrein waar meerdere invullingen mogelijk zijn, gelet op de uit te werken bestemming bedrijfsdoel-einden. Modern/gemengd en transport & logistiek zijn hierbij onder meer mogelijk. De gemeente wil de mogelijkheden voor openbaar vervoer in dit deel verbeteren, in aansluiting op de gewenste invulling. De provincie Noord-Holland zal ten behoeve hiervan een OV-plan opstellen.	
Nr. 6. Ministerie van Economische Zaken		
1. Bij een gesegmenteerde uitwerking van het terrein dienen geen onnodige beperkingen te worden opgelegd aan de aard van de bedrijvigheid. In dit verband wordt geadviseerd de bedrijfscategorieën 4 en 5 op termijn niet op voorhand uit te sluiten. Hiervoor kan een vrijstellingsbepaling worden opgenomen indien de hinder van deze bedrijven vergelijkbaar is met de toegestane bedrijven in de categorie 1 t/m 3.	Er heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden naar de mogelijkheden van bedrijfscategorieën die op het bedrijventerrein kunnen worden toegestaan. Gelet op het karakter van het gebied, de aanwezigheid van karakteristieke lintbebouwing en de doelstelling te komen tot een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein is vastgesteld dat categorie 1 tot en met 3 toelaatbaar is. Ten einde iets meer flexibiliteit in te bouwen, kan de gemeente instemmen met het verzoek ook categorie 4 toe te laten. Met dien verstande dat in de uitwerkingsregels de mogelijkheid van een vrijstelling wordt opgenomen voor categorie 4 bedrijven. Hierbij geldt als voorwaarde dat de hinder vergelijkbaar moet zijn met de aard van categorie 3 bedrijven. In paragraaf 4.3 van de toelichting zijn de milieucategorieën voor bedrijven verduidelijkt. De voorschriften (artikel 9) zijn overeenkomstig aangepast. Categorie 5 is, gelet op de aard van het gebied in relatie tot de beleidsdoelstellingen voor het plangebied, uitgesloten.	
2. In het voorontwerp zijn maximale bebouwingspercentages opgenomen. Het opnemen van een ondergrens wordt ter overweging meegegeven.	Gelet op de beoogde diversiteit en kwaliteit van het gebied wordt dit niet zinvol geacht.	
3. In de toelichting wordt de uitleg waarom het terrein ook voor grootschalige detailhandelsactiviteiten wordt aangewend gemist.	Het globaal bestemmingsplan wil de mogelijkheid open laten tot de ontwikkeling van een multifunctioneel bedrijventerrein. Dit betekent dat de mogelijkheid tot de ontwikkeling van grootschalige bedrijventerreinen nog niet mag worden uitgesloten. In de uitwerkingsplannen zullen explicietere keuzes worden gemaakt en zal de onderbouwing van deze keuzes worden opgenomen. In de voorschriften is reeds de voorwaarde opgenomen voor Distributie Planologisch Onderzoek. In het bestemmingsplan zijn grootschalige detailhandelsactiviteiten nu geschaard onder de term retail.	
Nr.7. N.V Nederlandse Gasunie		
1. De Gasunie wil graag betrokken worden in het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 10 Bro 1985.	De door inspreker ingediende reactie vindt plaats in het kader van het artikel 10 vooroverleg. Uiteraard is de gemeente bereid verder	

	in overleg met de Gasunie te treden, wanneer daartoe aanleiding is.	
2. In het plangebied is wel een aardgas-transportleiding van de Gasunie gelegen die niet als zodanig op de plankaart is aangegeven. In paragraaf 2.4. "kabels en leidingen" is dit ook niet vermeld. Aardgastransportleidingen dienen te worden aangemerkt als planologische relevant en moeten worden aangeduid op de plankaart.	De gemeente heeft in deze ommissie voorzien. De aardgastransportleiding is op de plankaart ingetekend en in de toelichting is nu in paragraaf 2.4 te lezen dat de gasleiding planologische relevant is.	A
3. Voor wat betreft de aan te houden veiligheidsafstanden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van bestaande aardgastransportleidingen is de richtlijn van het ministerie van VROM, getiteld: "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" onder kenmerk DGMH/B nr. 0104004 van 26 november 1984, van toepassing. Inspreker verzoekt dit in het bestemmingsplan op te nemen.	In aansluiting op het bovenstaande zijn de zones opgenomen in de voorschriften van het bestemmingsplan.	A
4. Conform bestaande jurisprudentie dienen transportleidingen met bovenregionaal belang in de planvoorschriften als zodanig te worden bestemd. Hierbij kan worden volstaan met een "dubbelbestemming". Inspreker heeft tekstvoorstel ingediend.	De gemeente dankt inspreker voor het tekstvoorstel. Dit voorstel is in de voorschriften verwerkt.	A
Nr. 8. Provincie Noord-Holland		
1. In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met het maximale grondbeslag, zodanig dat in deze fase geen variant van de te verleggen N201 bij voorbaat onmogelijk wordt gemaakt. Het gebied met de bestemming "Uit te werken verkeersdoeleinden" sluit namelijk in grote lijnen aan bij het te verwachte grondbeslag van de te verleggen N201. Dit is echter niet het geval ter hoogte van de Aalsmeerderweg; de ligging van de Aalsmeerderweg op maaiveldniveau en verdiepte ligging van de nieuwe N201 wijkt af van de in het ontwerp-streekplan opgenomen voorkeursvariant.	De gemeente heeft inmiddels gekozen voor de variant met de ligging van de Aalsmeerderweg op maaiveldniveau en verdiepte ligging van de te verleggen N201. Het gebied met de bestemming "Uit te werken Verkeersdoeleinden" voorziet hierin.	A
2. De uitwerkingsplicht dient te voldoen aan artikel 11 van de WRO. Artikel 10, derde lid, sub e. voldoet hier niet aan. Een meer beleidsmatige formulering zou in een beschrijving in hoofdlijnen kunnen worden opgenomen.	Artikel 10 is conform bovenstaande reactie aangepast	A

3. In de beschrijving in hoofdlijnen van de bedrijventerreinen is een groot aantal segmenten opgenomen; dit beperkt de sturingsmogelijkheden. Om deze te vergroten wordt voorgesteld om bij de verschillende deelgebieden een richtprofiel op te nemen.	Voor het totale plangebied is een richtprofiel opgesteld. Een nadere verdeling over de deelgebieden is op dit moment nog niet aan de orde, omdat het plangebied over meerdere jaren gefaseerd wordt ontwikkeld. Met dit globale bestemmingsplan kan flexibel worden ingespeeld op (nieuwe) marktontwikkelingen. Bovendien waarborgen de in een later stadium op te stellen uitwerkingsplannen de algehele uitgangspunten en beoogde kwaliteit, zoals verwoord in dit moederplan. Overigens is in artikel 9 "Uit te werken Bedrijfsdoelinden" een zonering voor het bedrijventerrein aangegeven.	
4. Gelet op het thans bekende aanbod aan bedrijventerreinen in de regio is het gewenst dat er een strikte fasering in de voorschriften wordt toegevoegd. Afwijking van deze fasering moet mogelijk zijn als dat vanuit de gebleken behoefte noodzakelijk is.	Voor de onderhavige planontwikkeling van de bedrijvigheid in de N201-zone is voor het inschatten van de marktruimte gebruik gemaakt van enkele recente onderzoeken. Op basis van deze marktonderzoeken wordt de beoogde planontwikkeling realiseerbaar geacht. Het ingestoken gemeentelijk beleid voor het plangebied strookt bovendien met het voorgenomen provinciaal beleid. Mede doordat marktontwikkelingen over een termijn van 5 tot 10 jaar moeilijk exact kunnen worden ingeschat, is er gekozen voor een globaal bestemmingsplan. Met een globaal bestemmingsplan kan namelijk flexibel worden ingespeeld op komende marktontwikkelingen. Daarbij wordt opgemerkt dat het globale bestemmingsplan wordt geconcretiseerd in uitwerkingsplannen. De in het bestemmingsplan opgenomen fasering van de planontwikkeling is op hoofdlijnen. Dit hangt samen met voorgaande opmerking inzake de markt. Bovendien kan op deze wijze de fasering worden aangepast aan ontwikkelingen ten aanzien van bijvoorbeeld de grondverwerving, realisering van infrastructuur en dergelijke.	A
5. Sport- en recreatievoorzieningen (leisure) en perifere detailhandel zijn in het gebied niet zonder meer gewenst. Er moet overdacht worden wat het doel van de komst van deze functies en de relatie tot de omgeving is, zoals de perifere detailhandel in relatie tot het bestaande winkelapparaat.	Het globaal bestemmingsplan wil de mogelijkheid open laten tot de ontwikkeling van een multifunctioneel bedrijventerrein. Dit betekent dat de mogelijkheid tot de ontwikkeling van sport- en recreatievoorzieningen (leisure) en perifere detailhandel nog niet mag worden uitgesloten. In de uitwerkingsplannen zullen explicietere keuzes worden gemaakt en zal de onderbouwing van deze keuzes worden opgenomen. Als relevant zullen dan onder andere de relaties met het bestaande winkelapparaat daarin worden meegenomen. In de voorschriften is reeds de voorwaarde opgenomen voor Distributie Planologisch Onderzoek.	

6. Vanwege de matige ontsluiting per openbaar vervoer, het ontbreken van hoogwaardig openbaar vervoer en het geldende locatiebeleid, is het noodzakelijk een beperkt gebied aan te wijzen voor zelfstandige kantoren voor regionale en veilinggerelateerde bedrijven en de maximale toegestane bruto vloeroppervlak vast te leggen.	In het bestemmingsplan N201-zone zijn de gebieden die eventueel in aanmerking komen voor de vestiging van zelfstandige kantoren voor regionale en veilinggerelateerde bedrijven aangegeven als "Uit te werken bedrijventerreinen". Deze containerbestemming is mogelijk in een globaal bestemmingsplan. De gemeente heeft voor een globaal bestemmingsplan gekozen omdat de gemeente ondermeer nog niet alle grond in handen heeft en omdat het bedrijventerrein over meerdere jaren wordt ontwikkeld. Dit gegeven leidt er toe dat op dit moment nog geen maximaal toegestane bruto vloeroppervlak kan worden vastgelegd.	
7. Daarnaast dient verwezenlijking van hoogwaardig openbaar vervoer te zijn gewaarborgd.	In de uitwerkingsplannen die volgen op het globale bestemmingsplan wordt de invulling van het openbaar vervoer en hoogwaardig openbaar vervoer in detail uitgewerkt en kan de keuze van de locatie van bedrijven mede hierop worden afgestemd.	
8. Het is gewenst aangaande de Wet Luchtvaart de laatste bekende versie van de te hanteren contouren horende bij het risico (10^{-6} en 10^{-7}) op de plankaart op te nemen en de toegestane bezetting (aantal werknemers/ha) in de voorschriften vast te leggen.	Het is terecht om te wijzen op de ontwikkelingen die gaande zijn omtrent de Wet Luchtvaart. Deze ontwikkelingen kunnen gevolgen hebben voor het bestemmingsplan. Het gemeentebestuur sluit haar ogen niet voor de realiteit: de nabijheid van start- en landingsbaan Aalsmeerbaan nabij het plangebied zal onherroepelijk leiden tot beperkende contouren. Vooruitlopend op het besluit over de nieuwe Wet Luchtvaart anticipeert de gemeente daarom al op het nieuwe beleid. Aangezien de veiligheidscontouren formeel nog niet van kracht zijn, zijn deze niet op de plankaart opgenomen. Wel is in de toelichting en voorschriften ingespeeld op het toekomstige beleid ten aanzien van Schiphol, hetgeen ook in de uitwerkingsplannen wordt opgenomen.	A
9. De in artikel 3, vierde lid, sub d. opgenomen hoogwaardige woon-werkcombinaties zijn niet met het vrijwaringsbeleid in overeenstemming en dienen daarom te worden geschrapt.	In het bestemmingsplan is de term hoogwaardige woon-werkcombinaties vervangen door bedrijfsverzamelgebouwen. De betekenis van deze term is opgenomen in de begrippenlijst. Daarnaast anticipeert de gemeente, vooruitlopend op het besluit over de nieuwe Wet Luchtvaart, nu op het nieuwe beleid. Artikel 3 lid 4, sub d, is naar aanleiding van deze twee wijzigingen aangepast.	A

10. Inspreker wijst op de nog geldende planologische kernbeslissing Schiphol e.o. waarin staat dat binnen de vrijwaringszone geen nieuwe woningen en andere milieugevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Binnen deze zone zijn niet-Schipholgebonden bedrijven niet toegestaan. Het ontwerpbestemmingsplan maakt vestiging van Schipholgelieerde bedrijven mogelijk en sluit vestiging van andere bedrijven niet uit. Gelet op evenwichtige ontwikkelingen van het aanbod aan bedrijventerreinen meent de inspreker dat het uitdrukkelijk toelaten van Schipholgelieerde bedrijven op dit moment ongewenst is.	De gemeente dankt inspreker voor deze aanvulling. De gemeente heeft besloten om vooruitlopend op het besluit over de nieuwe Wet Luchtvaart zelfs te anticiperen op dit nieuwe beleid. De ontwikkelingen die gaande zijn omtrent de Wet Luchtvaart kunnen gevolgen hebben voor het bestemmingsplan: de nabijheid van start- en landingsbaan Aalsmeerbaan nabij het plangebied zal onherroepelijk leiden tot beperkende contouren. Aangezien de veiligheidscontouren nog niet zijn vastgesteld, zijn deze niet op de plankaart opgenomen. Wel is in de toelichting en voorschriften ingespeeld op het toekomstige beleid inzake Schiphol (zie tevens gemeentelijk standpunt bij 1.1 en 8.8). Het begrip Schipholgelieerde bedrijven is geschrapt in het bestemmingsplan. Schipholgebonden bedrijven zijn toegestaan, zoals deze zijn beschreven in artikel 1 van de voorschriften.	A
11. Verzocht wordt om bij het bestemmingsplan inzichtelijk te maken op welke wijze de verkeersproductie van het bedrijventerrein accommodeert.	In de toelichting zijn twee varianten opgenomen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. Op dit moment is nog niet aan te geven op welke wijze de verkeersproductie van het bedrijventerrein accommodeert.	
12. RAAP archeologisch adviesbureau heeft geadviseerd (1999,2001) om archeologisch onderzoek te doen bij de Oosteinderpoel als werkzaamheden in het pleistocene oppervlak plaatsvinden. Tevens adviseert RAAP karterend onderzoek te doen bij de Oosteinderweg en Legmeerdijk omdat deze een hoge archeologische verwachting hebben.	De gemeente ondersteunt het voorstel van de inspreker. Met RAAP zal contact worden opgenomen, wanneer het stadium van de planontwikkeling zich hiertoe leent.	
13. Verzocht wordt om de recreatieve fietsroute op de Hoge Dijk uit het ontwikkelingsplan Groen AS op de plankaart op te nemen.	Een dergelijke fietsroute past binnen de "Uit te werken bestemming Bedrijfsdoeleinden" en hoeft mede gelet op het detailniveau van het bestemmingsplan niet expliciet op de plankaart te worden aangegeven.	
14. Het in de toelichting en in de voorschriften opgenomen percentage van 10% voor open water (berging) is minimaal noodzakelijk.	De gemeente onderschrijft de reactie van de inspreker. Gelet op de aard van het gebied en de mogelijkheden is in het bestemmingsplan in de toelichting en in de voorschriften (artikel 9) minimaal 11% open water als uitgangspunt opgenomen. Hierbij is ook gekeken naar de waterhuishoudkundige relatie van het plangebied met zijn omgeving. Zo is in het bestemmingsplan ondermeer voorgesteld een extra verbinding tussen de Horn- en Stommeerpolder en Oosteinderpoelpolder te realiseren om dit open water (waterberging) efficiënt te gebruiken voor het gehele stroomgebied. Deze verbinding zou kunnen worden aangelegd ter hoogte van de Hornweg en Zwarte weg.	A

15. In de toelichting moet aandacht worden besteed aan de Europese regelgeving, te weten Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn). Duidelijk moet worden hoe is omgegaan met het nagaan van het voorkomen van bepaalde soorten, hoe invulling is gegeven aan onder meer artikelen 6 en 16 van de Habitatrichtlijn en hoe het bestemmingsplan daarop inhoudelijk is aangepast.	De passage over de Habitat- en Vogelrichtlijnen zal worden uitgebreid. Hiertoe is inmiddels contact gezocht met de provincie Noord-Holland.	A
16. Inspreker heeft een aantal correcties en aanvullingen op de voorschriften.	De gemeente dankt inspreker voor deze correcties en voorstellen. Indien noodzakelijk geacht zijn de correcties inmiddels doorgevoerd in het bestemmingsplan.	A
Nr. 9. Rijksplanologische Dienst, Inspecteur Ruimtelijke Ordening West		
1. De voorgestelde verlegging van de N201 is mede afhankelijk van de ontwikkelingen rond de luchthaven Schiphol waarover het kabinet op zijn vroegst december 2001 uitspraken zal doen.	Het is terecht om te wijzen op de ontwikkelingen die gaande zijn omtrent de luchthaven Schiphol. Deze ontwikkelingen kunnen gevolgen hebben voor het bestemmingsplan. Het gemeentebestuur sluit haar ogen niet voor de realiteit: de nabijheid van start- en landingsbaan Aalsmeerbaan nabij het plangebied zal onherroepelijk leiden tot beperkende contouren. Vooruitlopend op het besluit over de nieuwe Wet Luchtvaart anticipeert de gemeente daarom al op het nieuwe beleid. Aangezien de veiligheidscontouren formeel nog niet van kracht zijn, zijn deze niet op de plankaart opgenomen. Wel is in de toelichting en voorschriften ingespeeld op het toekomstige beleid ten aanzien van Schiphol, hetgeen ook in de uitwerkingsplannen wordt opgenomen (zie tevens gemeentelijk standpunt bij reactie 1.1 en 8.8).	A
2. Het gehele plangebied ligt binnen de vrijwaringszone. Dit moet worden aangepast in de paragrafen 3.2, 3.3 en 5.4 van de toelichting.	De consequenties van de ligging van de vrijwaringszone is verwerkt in de paragrafen 3.3 en 5.4 van de toelichting.	
3. Op de plankaart is een contour veiligheidszone in ruimte zin (10 contour) opgenomen. Achter het cijfer 10 moet de exponent -5 worden toegevoegd. Binnen deze veiligheidszone in ruimte zin is aangegeven de veiligheidszone in enge zin (5×10^{-5}). Niet correct is vermeld dat dit eveneens de veiligheidszone in ruime zin is.	Kortheidshalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij 9.1.	
Nr. 10. Waterschap Groot-Haarlemmermeer		
1. Pagina 11: Het gemaal Oosteinderpoelpolder bemaalt de Oosteinderpoelpolder. De reden voor de open verbinding tussen de Horn- en Stommeerpolder en de	De gemeente dankt inspreker voor deze aanvulling op de tekst. De tekst van in paragraaf 2.3 is conform aangepast.	A

Oosteinderpoelpolder is de mogelijkheid van uitwisseling van water.		
2. Bij het kruisen van de te verleggen N201 met de Ringvaart door middel van een aquaduct dient rekening te worden gehouden met de door het waterschap te stellen eisen ten aanzien van het doorsnijden van de boezemwaterkering.	Uiteraard zal rekening worden gehouden met de belangen van het waterschap terzake. Bij de concretisering van de plannen in de uitwerkingsplannen zal de gemeente in overleg treden met het waterschap.	
3. Bij het kruisen van de te verleggen N201 met Legmeerdijk door middel van een aquaduct dient rekening te worden gehouden met de door het waterschap en de Hoogheemraadschappen Rijnland en Amstel, Gooi en Vecht te stellen veiligheidseisen ten aanzien van het doorsnijden van de waterkering.	De gemeente onderschrijft het verzoek van de inspreker. Bij de concretisering van de plannen in de uitwerkingsplannen zal de gemeente in overleg treden met de genoemde waterschappen.	
4. Inspreker verzoekt bij de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan de watergangen die nu vallen onder de artikelen 4, 5, 8, 9 en 10 op te nemen in artikel 7 Water (W). De bestemmingen waar water nu onder valt zijn niet in overeenstemming met het doel van de bestemming "Water", namelijk aanvoer, afvoer en berging.	Inmiddels is een waterstructuurplan opgesteld. In dit plan zijn de gevolgen van de onderhavige planontwikkeling voor de waterhuishouding in beeld gebracht. Een en ander heeft geresulteerd in een streefbeeld en hoofdstructuur voor de waterhuishouding van het bedrijventerrein. Deze hoofdstructuur wordt opgenomen in het bestemmingsplan. In dit kader worden ook de genoemde opmerkingen van inspreker inzake de artikelen ook gezien. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het hier een globaal bestemmingsplan betreft. In de uitwerkingsplannen wordt meer in detail aandacht besteed aan ondermeer de waterstructuur.	
5. De Hogedijk en Legmeerdijk dienen de bestemming "Waterkering" te krijgen. Dit dient te worden verwerkt in de plankaart, toelichting en voorschriften.	Hiermee is ingestemd. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat de Hogedijk een primaire waterkering is en de Legmeerdijk een secundaire (=droge)waterkering. In de toelichting is deze informatie verwerkt. Op de plankaart hebben de Legmeerdijk en de Hogedijk de dubbelbestemming waterkering gekregen.	A
6. Inspreker heeft voor artikel 7 van de voorschriften een tekstvoorstel opgenomen.	De gemeente dankt inspreker voor het tekstvoorstel. Het tekstvoorstel zal in de voorschriften worden opgenomen.	A
Binnengekomen bij Gemeente Amstelveen		
Nr. 11. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat		
Reactie is tevens binnengekomen bij de gemeente Aalsmeer, zie inspraakreactie 10 BRO-overleg nr. 1	Zie inspraakreactie 10 BRO-overleg nr. 1	
Nr. 12. Gemeente Aalsmeer		
Geen opmerkingen.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Nr. 13. Gemeente Amsterdam		
1. Inspreker is van mening dat de invulling van het plan niet past in het beleid dat voor de economische ontwikkeling (en de bereikbaarheid) van Schiphol en omgeving in voorbereiding is. In de Ruimtelijk-economische visie Schipholregio is beargumenteerd waarom ten oosten van de Ringvaart geen hoogwaardige, Schipholgebonden bedrijvigheid dient te worden gevestigd.	De gemeente wil eventuele vestiging van deze bedrijven in de toekomst niet uitsluiten. Dit heeft ook te maken met de te verleggen N201 die een nieuwe ontsluiting voor Schiphol moet gaan worden. Tegen de Ruimtelijk-economische visie Schipholregio ("slechts" een ambtelijk stuk) heeft Aalsmeer ook bezwaar aangetekend.	
2. Het mobiliteitsprofiel van het plan past niet erg bij de selectieve bereikbaarheid die rond Schiphol nodig is en lijkt in tegenspraak met de gewenste kantoorvestigingen.	Dit punt wordt door de gemeente onderkend. Door de provincie Noord-Holland dient een toereikend OV-plan te worden opgesteld om het gebied goed te ontsluiten. De gemeente reserveert hiervoor ruimte in het bestemmingsplan. Daarnaast wordt in de uitwerkingsplannen de interne ontsluiting geregeld. Een en ander zal aansluiten op de gewenste invulling van het bedrijventerrein.	
3. Gemeente Amsterdam wil op korte termijn met zowel de gemeente Aalsmeer als de gemeente Amstelveen in bestuurlijk overleg van gedachten wisselen over de onderhavige planontwikkeling	De gemeente Aalsmeer onderschrijft het verzoek van de inspreker. Met betrokken gemeenten zal contact worden opgenomen.	A
Nr. 14. Gemeente De Ronde Venen		
1. De onder artikel 10 lid 3 sub e aangegeven wijze van kruising N201-Aalsmeerderweg is in tegenspraak met hetgeen in bijlage 7 en 8 van de bestuursovereenkomst is opgenomen. In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een verdiepte ligging van de N201 waardoor de Aalsmeerderweg op maaiveldhoogte blijft. In de bestuurs-overeenkomst wordt een plaatselijke verlaging van de te verleggen N201 gecombineerd met een plaatselijke verhoging van de Aalsmeerderweg. Inspreker rekent erop dat de geldende afspraken zullen worden gerespecteerd.	Conform de wens van de gemeente Aalsmeer blijft de Aalsmeerderweg op maaiveld. De stroomfunctie wordt hierdoor niet beperkt. De toelichting en de voorschriften (artikel 10) zijn overeenkomstig aangepast.	
2. Het lijkt inspreker raadzaam dat de gemeente ook de projectorganisatie N201 om een Art.10 BRO reactie verzoekt, voor zover dat nog niet gedaan is.	In de projectorganisatie zitten de 5 gemeenten en de provincie die allen in het kader van het vooroverleg artikel 10 BRO (apart) zijn aangeschreven.	

Nr. 15. Gemeente Uithoorn		
1.	In de voorschriften van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het percentage water voor het hele gebied 10 is. Het percentage in de IGGV-strip wordt echter niet aangeduid. In de IGGV en in het project Amstelgroen wordt voor de strips uitgegaan van 40%.	In het bestemmingsplan is in de toelichting en in de voorschriften minimaal 11% open water als uitgangspunt opgenomen voor het hele gebied. Uitspraken over de deelgebieden worden meegenomen in de uitwerkingsplannen die volgen na dit globale bestemmingsplan. Dan wordt ook het gegeven van de 40% water in de IGGV-strip uit de IGGV overwogen.
2.	Voor het percentage oppervlaktewater in ontwikkelingsgebieden wordt momenteel uitgegaan van 11%.	In het bestemmingsplan is in de toelichting en in de voorschriften minimaal 11% open water als uitgangspunt opgenomen. Hierbij is ook gekeken naar de waterhuishoudkundige relatie van het plangebied met zijn omgeving. Zo is in het bestemmingsplan ondermeer voorgesteld een extra verbinding tussen de Horn- en Stommeerpolder en Oosteinderpoelpolder te realiseren om dit open water (waterberging) efficiënt te gebruiken voor het gehele stroomgebied. Deze verbinding kan worden aangelegd ter hoogte van de Hornweg en Zwarte weg. In paragraaf 4.3 van de toelichting is hierop ingegaan.
3.	Met de VBA zijn aanvullende eisen afgesproken aangaande duurzaamheidsaspecten ten aanzien van het bedrijventerrein VBA-zuid. Deze aanvullende eisen gaan verder dan de wettelijke eisen voor duurzaamheid. Inspreker verzoekt om deze aanvullende eisen ook te hanteren voor de nieuwe bedrijventerreinen rond de om te leggen N201.	De gemeente bedankt voor deze tip. De gewenste duurzame inrichting kan in de voorschriften van het bestemmingsplan worden opgenomen echter dan moet worden aangetoond dat deze duurzame inrichting planologisch relevant is. De gemeente moet er dan op bedacht zijn dat: de voorschriften de bedrijven tot niks verplicht, er geldt bijvoorbeeld geen bouwgebod; het bewerkelijk is om duurzaamheid op een goede manier in de voorschriften op te nemen en goedgekeurd te krijgen; dat een goede onderbouwing van de planologische relevantie van de duurzame inrichting noodzakelijk is. Naast dat duurzame inrichting dus publiek-rechtelijk kan worden geregeld, kan dit eveneens privaatrechtelijk worden georganiseerd, zoals met de VBA in het geval van het bedrijventerrein VBA-zuid. Ook in het geval van de N201-zone heeft de gemeente aangaande duurzame inrichting gekozen om het duurzaamheidsaspect voornamelijk privaatrechtelijk te regelen. Het onderdeel duurzaam onderhoud zal worden geregeld via parkmanagement.
4.	Het bebouwingspercentage van het bedrijventerrein VBA-zuid wijkt af van dat van het veilingterrein op Aalsmeers grondgebied. Inspreker vraagt om een onderbouwing in de toelichting van dit aspect.	Het onderhavige bestemmingsplan regelt de gewenste situatie. Dit kan als gevolg hebben dat het bebouwingspercentage afwijkt van het vigerende.

Nr. 16. Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam		
Geen opmerkingen.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	
Nr. 17. Hoogheemraadschap Rijnland		
Reactie is tevens binnengekomen bij de gemeente Aalsmeer, zie inspraakreactie 10 BRO overleg nr. 4	Zie inspraakreactie 10 BRO overleg nr. 4	
Nr. 18. KPN Telecom - Vaste Net		
Geen opmerkingen.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	
Nr. 19. Ministerie van EZ – Regio Noord-West		
1. Inspreker is van oordeel dat bij een gesegmenteerde uitwerking van het terrein geen onnodige beperkingen dienen te worden opgelegd aan de aard van de bedrijvigheid. Geadviseerd wordt de bedrijfscategorieën 4 en 5 niet op voorhand uit te sluiten maar een vrijstellingsbepaling op te nemen indien de mate van hinder van dit soort bedrijven vergelijkbaar is met de toegestane bedrijven in de categorieën 1 t/m 3.	Er heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden naar de mogelijkheden van bedrijfscategorieën die op het bedrijventerrein kunnen worden toegestaan. Gelet op het karakter van het gebied, de aanwezigheid van karakteristieke lintbebouwing en de doelstelling te komen tot een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein is vastgesteld dat categorie 1 tot en met 3 toelaatbaar is. Ten einde iets meer flexibiliteit in te bouwen, kan de gemeente instemmen met het verzoek ook categorie 4 toe te laten. Met dien verstande dat in de uitwerkingsregels de mogelijkheid van een vrijstelling wordt opgenomen voor categorie 4 bedrijven. Hierbij geldt als voorwaarde dat de hinder vergelijkbaar moet zijn met de aard van categorie 3 bedrijven. In paragraaf 4.3 van de toelichting zijn de milieucategorieën voor bedrijven verduidelijkt. De voorschriften (artikel 9) zijn overeenkomstig aangepast. Categorie 5 is, gelet op de aard van het gebied in relatie tot de beleidsdoelstellingen voor het plangebied, uitgesloten.	
2. In het kader van intensief ruimtegebruik is het te overwegen een minimaal bebouwingspercentage aan te geven.	Zou in sommige gebieden het overwegen waard kunnen zijn, maar is meer een kwestie voor het uitwerkingsplan.	
3. Uit de toelichting blijkt niet wat voor overwegingen een rol spelen bij het besluit het terrein ook deels voor grootschalige detailhandelsactiviteiten aan te wenden.	De gemeente wil grootschalige detailhandelsactiviteiten nu niet uitsluiten in verband met de lange realisatietermijn en de daarvoor benodigde flexibiliteit (zie ook de planbeschrijving in de toelichting).	
Nr. 20. Provincie Utrecht		
Geen opmerkingen.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	
Nr. 21. Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland		
Geen opmerkingen.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Nr. 22. Rijksplanologische Dienst Inspecteur Ruimtelijke Ordening West		
Reactie is tevens binnengekomen bij de gemeente Aalsmeer, zie inspraakreactie 10 BRO overleg nr. 9	Zie inspraakreactie 10 BRO overleg nr. 9	

8.4 Inspraak voorontwerp

Het voorontwerpbestemmingsplan "N201-zone" heeft van 25 juni 2001 tot 23 juli 2001 voor een ieder ter inzage gelegen op het gemeentehuis van Aalsmeer en Amstelveen.

Op maandag 16 juli 2001 is een inspraakavond gehouden in de Raadszaal van het gemeentehuis te Aalsmeer. Het verslag van deze inspraakavond is paragraaf 8.4 vermeld.

Van de volgende instanties en personen zijn reacties op het voorontwerpbestemmingsplan "N201-zone" ontvangen:

1. Arag Rechtsbijstand (namens dhr. en mevr. R. van der Laarse);
2. J. Bot;
3. Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer (VBA), dhr. H. de Groot;
4. D. Ten Cate en J.M. ten Cate-Olree;
5. Dr. Ir. A. Dijk;
6. Fietzersbond (mevr. N. van Woudenberg);
7. Jajac BV;
8. J. Joore;
9. Kennedy van der Laan (namens familie D.B. Been en 129 belanghebbenden);
10. Markman Cultures BV;
11. W.N. v.d. Merbel;
12. Progressieve Aalsmeerse Combinatie (PACT);
13. Van Riezen;
14. Peter en Marian Stokman;
15. Stichting 'Geen omlegging N201 (GON201);
16. Stichting Milieu-Educatie-Politiek;
17. T. Wentzel.

Hierna zijn de (op relevantie) samengevatte inspraakreacties en het gemeentelijk standpunt daarop vermeld. In de laatste kolom van het volgende overzicht is door middel van een A aangegeven, als de reactie tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan leidt.

REACTIE INSPREKER	GEMEENTELIJK STANDPUNT	A ²
Nr. 1. ARAG Rechtsbijstand (mw. mr. H.C.S. van Dop namens dhr. en mw. R. van der Laarse)		
1. In het kader van de ontwikkeling van het bedrijventerrein maar ook vanwege de ontsluiting van de te realiseren woonwijk Nieuw-Oosteinde wordt de Middenweg de centrale verkeersontsluiting. De inspreker is bevreesd dat deze ontwikkelingen leiden tot een toename van de verkeersdruk op de Machineweg. Graag verneemt de inspreker meer duidelijkheid over de verkeersafwikkeling en of er sprake is van een reconstructie van de Machineweg. Het bestemmingsplan kan namelijk niet los worden gezien van het plangebied Nieuw-Oosteinde. Er dient wat betreft de verkeersafwikkeling rekening te worden gehouden met de effecten van beide plangebieden.	Naar onze mening zal de verkeersdruk op de Machineweg niet toenemen. Het verkeer van en naar het bedrijventerrein zal namelijk worden afgewikkeld via de Middenweg die een aansluiting krijgt op de te verleggen N201. Daarnaast komt er ook een parallelweg langs de nieuwe N201 die ook aansluiting heeft op het bedrijventerrein. Verkeer van en naar het bedrijventerrein komt als gevolg hiervan niet of nauwelijks op de Machineweg. De extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein zijn dus voor een groot deel terug te vinden op de te verleggen N201. Naar verwachting zullen de verkeersintensiteiten op de Machineweg en de linten lager zijn dan wanneer er geen nieuwe N201 zal worden aangelegd. De verkeersafwikkeling van en naar het plan Nieuw-Oosteinde zal eveneens worden geregeld via de Middenweg en via de nieuwe N201. Op deze wegen zal alleen sprake zijn van een verkeerstoename, als gevolg van Nieuw-Oosteinde, en niet op de Machineweg.	
2. Inspreker betwijfelt of het verstandig is de verkeersafwikkeling alleen te concentreren op de Middenweg.	In aansluiting op het bovenstaande merken wij op dat door het autoverkeer van en naar het bedrijventerrein via de Middenweg af te wikkelen, de bestaande linten niet extra worden belast. Voor een goede doorstroming van het verkeer wordt de Middenweg gereconstrueerd. Uiteraard zullen de linten wel bereikbaar blijven als extra aansluiting in geval van calamiteiten. Daarnaast vervullen de linten een functie voor het langzaam verkeer hierdoor is het bedrijventerrein ook voor fietsers goed ontsloten.	
3. Inspreker wil graag weten waar de verkeersaansluiting op het plan Nieuw-Oosteinde zal gaan plaatsvinden.	De verkeersaansluiting op het plan Nieuw-Oosteinde zal plaats vinden bij de Hendrikstraat.	
4. Inspreker heeft op een informatiebijeenkomst op het stadhuis een ander tracé van de N201 gezien dan is aangegeven op de plankaart van het Voorontwerp-bestemmingsplan. Inspreker wil opheldering over het precieze tracé.	Op de informatiebijeenkomst heeft de provincie een concept-tracé gepresenteerd. Dit concept-tracé is nog niet definitief en moet nog worden uitgewerkt. Vooruitlopend hierop, moet wel het ruimtebeslag voor de te verleggen N201 worden veiliggesteld. Daar het tracé nog niet helemaal vastligt, is op de plankaart van het bestemmingsplan geen tracé weergegeven maar een zone waarin het straks vast te stellen tracé moet liggen. Deze zone is op de plankaart als "Uit te werken verkeersdoeleinden" weergegeven.	

² 'A' staat voor 'Actie', waarmee wordt bedoeld dat deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing in het voorontwerp bestemmingsplan

5. Inspreker vraagt zich af of is onderzocht of de bestaande woningen bij de nieuwe ontwikkelingen nog aan de geluidsnormen van de Wet Geluidshinder zullen voldoen, daarbij rekening houdend met de geluidseffecten van de N201 in combinatie met die van het bedrijventerrein.	In het kader van de realisatie van de te verleggen N201 wordt een nader akoestisch onderzoek verricht. Hieruit kan blijken dat het aanvragen van hogere waarden noodzakelijk is. Bij het vaststellen van deze hogere waarden zal rekening worden gehouden met de overige aanwezige en voorziene geluidsbronnen. In dit kader is het van belang op te merken dat in het gebied direct achter de linten alleen categorie 2 (VNG) bedrijven zijn toegestaan. De exacte situering van deze bedrijven vindt plaats op grond van de wettelijke minimale afstanden in het kader van de milieuzonering (hinderzone) tussen woonbebouwing en de grens van het bedrijventerrein.	
6. Als aanvullende maatregelen nodig zijn zoals geluidwerende voorzieningen, zal het bestemmingsplan dit mogelijk moeten maken. Volgens inspreker komt dit nog onvoldoende aanbod.	Indien aanvullende maatregelen op basis van het akoestisch onderzoek noodzakelijk zijn, zal hieraan in het bestemmingsplan aandacht worden besteed. In ieder geval is inmiddels in de voorschriften van zowel het bestemmingsvlak (artikel 10) "Uit te werken verkeersdoeleinden" als in het bestemmingsvlak (artikel 9) "Uit te werken bedrijfsdoeleinden" het oprichten van geluidwerende voorzieningen opgenomen.	A
Nr. 2. J. Bol		
1. Gelet op de impact op de omgeving van de aanleg van het Bedrijventerrein Aalsmeer-Oost en het bedrijventerrein N201-zone, vraagt de inspreker om raadpleging van de inwoners van Aalsmeer. Zij dienen te worden overtuigd dat deze aanleg geen nadelige effecten heeft op onder andere het leefmilieu van omwonenden, het leefmilieu van dieren en het wegverkeer over Oosteinderweg, Aalsmeerderweg, Hornweg en Machineweg.	Een m.e.r.-procedure is gevolgd om inzicht te verkrijgen in de relevante milieueffecten die het gevolg zijn van het realiseren van het bedrijventerrein N201-zone. Welke effecten dit zijn is door het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Aalsmeer, vastgesteld in Richtlijnen (Raadsbesluit d.d. 19 april 2001). Woon- en leefmilieu, verkeer en ecologie zijn enkele van de aspecten die in de m.e.r. "Bedrijventerrein Aalsmeer" beoordeeld zijn. Het MER heeft van 25 juni tot 23 juli 2001 ter inzage gelegen. De reacties op het MER zijn verwerkt in een afzonderlijke inspraaknotitie. Na de inspraak is het MER getoetst door de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De Commissie heeft geconstateerd dat de essentiële informatie op het gebied van milieu aanwezig is om tot een verantwoorde besluitvorming op het niveau van het globale bestemmingsplan te kunnen komen.	
Nr. 3. Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer (VBA) (de heer H. de Groot)		
Inspreker wil graag de bestemming "Veilingdoeleinden" voor de gebieden Hornweg N201 (nieuw) Legmeerdijk en Hornweg N201 (nieuw) Middenweg terug.	Met de bestemming "Uit te werken Bedrijfsdoeleinden" (UB) worden de vigerende mogelijkheden voor veilingdoeleinden gecontinueerd en zeker niet beperkt. In dit kader zijn wij van mening dat de bestemming UB dan ook in het plan gehandhaafd dient te blijven. Inspreker is hierover in eerder stadium schriftelijk bericht. Nader overleg tussen VBA en gemeente zal	

	plaatsvinden.	
Nr. 4. D. Ten Cate en J.M. ten Cate-Olree		
1. Als gevolg van de aansluiting van de Middenweg op de Machineweg en op de verlengde Julianalaan (plan Nieuw-Oosteinde) krijgen de insprekers te maken met grote verkeersoverlast in de vorm van geluid, lawaai en stank. Insprekers stellen de gemeente aansprakelijk voor daling van de marktwaarde van hun woning en voor overige schade als gevolg van het bestemmingsplan.	Naar onze mening zal de aansluiting van de Middenweg op de Machineweg en op de verlengde Julianaweg nauwelijks van invloed zijn op het aantal verkeersbewegingen richting Nieuw-Oosteinde. Kortheidshalve verwijzen wij ook naar ons standpunt bij inspreker nr. 1. Voorts merken wij op dat het verkeer van en naar het bedrijventerrein niet Nieuw-Oosteinde als bestemming heeft. Hierdoor zal er geen sprake zijn van de door inspreker genoemde overlast.	
Nr. 5. Dr. Ir. A. Dijk		
1. Aan de zuidzijde van de Aalsmeerderweg tussen de Middenweg en de Machineweg is een strook van 38 meter gereserveerd in plaats van een strook van 50 meter waarover gesproken wordt in de MER. De inspreker verzoekt de gemeente de plankaart zodanig te wijzigen zodat ook aan de zuidzijde een strook van 50 meter wordt vrijgehouden.	Op basis van de inspraakreacties en uit oogpunt van rechtsgelijkheid is de WVG-grens inmiddels aangepast. Dit betekent dat ter plaatse van de bebouwingslinten aan de Aalsmeerderweg en Hornweg de WVG-grens op 45 meter ligt, gerekend vanaf de perceelsgrens. De WVG-grens was namelijk bepaald op 50 meter vanuit de kant van de weg. Doordat bij een deel van de Aalsmeerderweg en Hornweg sprake is van fiets- en voetpaden, een parallelweg en een sloot waren er verschillen in de diepte van de percelen die de bestemming "Woondoeleinden" hebben. De perceelsgrenzen waren op de plankaart van het voorontwerp nergens dieper dan 45 meter, waardoor niemand erop achteruit is gegaan. De meeste percelen zijn er juist op vooruit gegaan. Daarnaast is achter de perceelsgrens (aansluitend op de 45 meter) nog een groen-blauwe bufferzone gepland. In paragraaf 4.3 van de toelichting is dit besluit toegelicht. Op de plankaart is de WVG-grens aangepast en is de bufferzone met een groen-blauwe stippellijn aangegeven.	A
2. De voorschriften zijn voor de woon-doeleinden te gedetailleerd gezien de bestaande legale bebouwing en past niet bij een variabele en wisselende bebouwing die behoort bij lintbebouwing.	De bestaande bebouwing die niet hoeft te worden aangekocht en geamoveerd en als zodanig ook niet strijdig is met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt positief bestemd. Voor het waarborgen van de kwaliteit van de gevarieerde lintbebouwing zijn gedetailleerde voorschriften opgesteld. Deze gelden alleen voor nieuwe bebouwing. Op deze wijze wordt voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen in de lintbebouwing plaatsvinden.	
Nr. 6. Fietzersbond (Mw. N. van Woudenberg)		
1. Een verdiepte ligging van het tracé heeft de voorkeur, zodat fietsers op kruisende wegen (bijvoorbeeld Aalsmeerderweg, Middenweg, Hornweg) er overheen kunnen en op	Bij de situering van het tracé worden meerdere belangen afgewogen. Hierbij zijn meerdere partijen in het geding. Zo wordt de uiteindelijke keuze van het tracé door de betrokken gemeenten en provincie bepaald. Uiteraard proberen	

dezelfde hoogte kunnen blijven.	gemeenten en provincie zoveel mogelijk rekening te houden met de belangen van de fietsers in relatie tot de te verleggen N201.	
2. Mocht de Hornweg toch onder de te verleggen N201 doorgaan, dan is een ontsluiting via de ventweg niet wenselijk. Een fietstunnel zou dan nog langer worden, en dit is ongewenst.	Naast de te verleggen N201 worden mogelijk parallelwegen aangelegd. In de uitwerkingsplannen zal blijken of deze parallelwegen kruisen met het fietspad of dat ze over het fietspad zullen worden aangelegd. Afhankelijk van dit besluit wordt de breedte van de fietstunnel bepaald. Een belangrijk aspect dat meeweegt in de besluitvorming is onder andere de sociale veiligheid. De gemeente streeft er naar om de fietstunnel zo kort mogelijk te maken.	
3. Een recreatief fietspad met brede groenstrook over de Hoge Dijk is gewenst. De bebouwing langs de dijk dient dan laag te worden gehouden.	In de uitwerkingsplannen komt een dergelijk concreet voorstel pas aan de orde. Hierop kan tevens inspraak plaatsvinden.	
4. Het fietspad op de Stommeerkade dient de uitstraling van een "landelijk" fietspad te behouden. Dit betekent een brede groene strook aan de zijde van het bedrijventerrein, de bebouwing erachter laag houden en het bedrijventerrein zoveel mogelijk verborgen te houden achter groen en bomen.	De gemeente neemt de suggestie in overweging. Overigens maakt de Stommeerkade geen deel uit van het plangebied.	
5. Om sluipverkeer te voorkomen op de Middenweg moet deze weg aan beide uiteinden eindigen in een fietspad.	Voor het bedrijventerrein is de Middenweg de enige aansluiting op de te verleggen N201. Om te voorkomen dat het gebied met sluipverkeer vastloopt, wordt deze aansluiting niet veranderd in een fietspad. Daarnaast is de Middenweg een belangrijke verbinding met het centrum van Aalsmeer en is het strijdig met de Aalsmeerse Gebieds Visie (AGV) om de Middenweg te laten eindigen in een fietspad. Het niet doortrekken van de Middenweg zal leiden tot een toename van het verkeer op de Machineweg en Aalsmeerderweg.	
6. In het bedrijventerrein dienen voldoende fietsvoorzieningen te komen.	In de uitwerkingsplannen komt een dergelijk concreet voorstel pas aan de orde. Hierop kan tevens inspraak plaatsvinden.	
7. Over het oude tracé van de N201 zou een 2x2 fietssnelweg tussen Uithoorn en Hoofddorp aangelegd moeten worden.	Deze suggestie wordt meegenomen echter niet in het kader van dit bestemmingsplan. Het oude tracé van de N201 valt namelijk buiten het bestemmingsplan "N201-zone".	
Nr. 7. Jajac BV		
1. Inspreker verwacht ernstige nadelige gevolgen en schade bij verhoogde aanleg van de Aalsmeerderweg en stelt de gemeente Aalsmeer daarvoor aansprakelijk	Het tracé wordt in gezamenlijkheid bepaald door de gemeente en de provincie. De gemeente probeert zoveel mogelijk nadelige gevolgen en schade te voorkomen. De wens van de gemeente is om de Aalsmeerderweg op maaiveld te houden. Bij schade kan aanspraak worden gemaakt op de planschaderegeling.	
2. Inspreker verzoekt de gemeente om de Aalsmeerderweg op het huidige niveau de N201 te laten doorkruisen.	Het tracé wordt in gezamenlijkheid bepaald door de gemeente en de provincie. De gemeente probeert zoveel mogelijk de wensen van de	

Een verhoogde aanleg strookt namelijk niet met de uitgangspunten dat er minder of geen hinder meer mag ontstaan door de doorsnijding van Aalsmeer met een nieuwe N201 tracé.	burgers in het tracé mee te nemen. De wens van de gemeente is om de Aalsmeerderweg op maaiveld te realiseren.	
3. Inspreker verzoekt om na definitieve tracé vaststelling van de Aalsmeerderweg hierop een aparte m.e.r.-procedure te voeren.	Het is niet de intentie van de gemeente om een nieuw tracé voor de Aalsmeerderweg vast te stellen. Deze blijft liggen waar hij ligt. Bij het uitwerken van de kruising met de te verleggen N201 spelen leefbaarheids- en milieueffecten een belangrijke rol. Daarom streeft de gemeente ernaar dat de weg op maaiveld gehandhaafd blijft. Een aparte m.e.r.-procedure is voor een dergelijke besluitvorming niet nodig en niet zinvol. Ook anderszins kan voldoende aandacht aan milieu en leefbaarheid worden gewaarborgd.	
Nr. 8. J. Joore		
1. Onderbouwing van de noodzaak van het plan ontbreekt. Er worden alleen statements verwoord zoals revitalisering, verpaupering, duurzaamheid en leefbaarheid.	Naar onze mening is de noodzaak van het plan wel onderbouwd in verschillende onderzoeksrapporten die in de loop van de tijd zijn verschenen. Het is niet de bedoeling in de toelichting van een bestemmingsplan gedetailleerd op deze onderbouwing in te gaan. In de regel wordt in de toelichting van een bestemmingsplan volstaan met de belangrijkste conclusies uit deze onderzoeksrapporten. Zo is in het bestemmingsplan "N201-zone" melding gemaakt van verschillende onderzoeksrapporten waarvan de belangrijkste conclusies zijn overgenomen. In de achterliggende onderzoeksrapporten zijn de statements onderbouwd en uitgelegd. Wel zijn in de toelichting de begrippen waar nodig aangepast en als nog verduidelijkt.	A
2. Het nieuwe N201 tracé wordt niet 'om' Aalsmeer gelegd maar doorsnijdt evenals het oude tracé Aalsmeer. Dit resulteert in een driedeling van Aalsmeer.	Het versterken van de samenhang tussen de verschillende delen van Aalsmeer heeft prioriteit binnen het gemeentelijk beleid. In de afgelopen jaren heeft de gemeente hierop beleid geformuleerd. In dit kader kan ondermeer verwezen worden naar de Aalsmeerse Gebiedsvisie. In deze visie is gesteld dat de verlegging van de N201 niet mag leiden tot een tweede doorsnijding. Door de bestaande N201 te verleggen komt er ruimte vrij om het gebied aan weerszijden van de bestaande N201 te reconstrueren. Dit zal zodanig gebeuren dat de bestaande barrièrewerking van de N201 wordt verminderd. De reconstructie van de bestaande N201 en aangrenzend gebied valt echter niet onder het bestemmingsplan "N201-zone", maar vindt in een ander kader plaats. Daarnaast wordt de te verleggen N201 zo zorgvuldig mogelijk in de omgeving ingepast. De Middenweg wordt als vierde lint ontwikkeld. Op deze wijze wordt ook de relatie tussen	

	Aalsmeer-centrum en Nieuw-Oostende versterkt. Bovengenoemde ontwikkelingen betekenen volgens ons dat de door inspreker genoemde driedeling wordt voorkomen.	
3. In de begin fase is gesteld dat in het betrokken gebied uitsluitend veiling- en tuinbouwgerelateerde bedrijven zouden worden toegelaten. Nu wordt bijna alles toegelaten op het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Inspreker tekent hier bezwaar tegen aan.	Het was inderdaad aanvankelijk de bedoeling in het plangebied uitsluitend veiling- en tuinbouw gebonden bedrijven toe te staan. Uit enkele recente studies waaronder die van Glas & Land is geconcludeerd dat de glastuinbouw op den duur niet levensvatbaar is. Door deze nieuwe inzichten heeft de gemeente haar doelstelling gewijzigd en is besloten meerdere typen bedrijven op het bedrijventerrein toe te staan. Naar onze mening is wel een keuze gemaakt naar een aantal segmenten. Binnen deze segmenten is ook plaats voor veiling- en tuinbouwgebonden bedrijven. Door te kiezen voor meerdere kansrijke segmenten is het bedrijventerrein minder kwetsbaar. Bovendien kan flexibel worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen die nu nog niet kunnen worden overzien. Het bedrijventerrein wordt immers in een periode van meerdere jaren ontwikkeld.	
4. Inspreker verwacht bij een miljardeninvestering meer zekerheid omtrent het (positieve) effect van de nieuwe infrastructuur op de doorstroming van het verkeer en neemt niet genoegen met 'zoveel mogelijk' (pagina 20) te doen aan de verpaupering van het verkeerscirculatieplan.	De gemeente heeft ervoor gekozen om een globaal bestemmingsplan op te stellen om daarmee zo snel mogelijk bepaalde bestemmingen vast te leggen. Op deze wijze wordt de toekomstige ontwikkeling van het plangebied duidelijk. Binnen het schaalniveau van het globale bestemmingsplan zijn de mogelijkheden van de doorstroming en de verkeersafwikkeling van en naar het bedrijventerrein verkend en vormgegeven in een aantal varianten. Deze varianten zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Hierbij is ook gekeken naar de verkeerscirculatie in de omgeving van het plangebied. In de fase van de uitwerkingsplannen zal de exacte doorstroming van het verkeer inzichtelijk worden gemaakt.	
5. Ook de lintbebouwing wordt 'zoveel mogelijk beschermd' (pagina 23); inspreker tekent bezwaar aan tegen deze terminologie.	Met "zoveel mogelijk beschermd" wordt onder meer bedoeld op de gedetailleerde voorschriften aangaande de bebouwing en het ontzien van de linten voor het verkeer. Dit zijn twee concrete voorbeelden die erop wijzen dat de lintbebouwing beschermd zal worden. We begrijpen dat deze concrete maatregelen meer helderheid creëren dan de term 'zoveel mogelijk'. In de toelichting (paragraaf 4.3) zijn daarom concrete voorbeelden toegevoegd en is "zoveel mogelijk beschermd" in de tekst vervangen door "aantasting van de linten zal zo veel mogelijk worden voorkomen" om hiermee de juiste intentie te benadrukken.	A
6. Er dienen harde garanties te worden gegeven dat het bedrijventerrein geen barrière zal vormen tussen Aalsmeer	Zoals hierboven opgemerkt wordt de Middenweg ontwikkeld tot het vierde lint. Door deze opwaardering wordt een nieuwe belangrijke	

centrum en Nieuw-Oostende (pagina 23).	schakel tussen Aalsmeer-centrum en Nieuw-Oostende gelegd. De andere linten vormen ook belangrijke schakels. Daarnaast zal de barrièrewerking zo veel mogelijk worden tegengegaan door het bedrijventerrein en de te verleggen N201 zo goed mogelijk in de omgeving in te passen. In de uitwerkingsplannen zal één en ander verder worden geconcretiseerd.	
7. Een oplossing ontbreekt nog voor het onderschatte probleem van sluipverkeer over de Middenweg richting centrum Aalsmeer (pagina 25).	De Middenweg is in beide varianten bedoeld als centrale entree naar het centrum van Aalsmeer en de te verleggen N201. Dit verkeer is dus geen sluipverkeer.	
8. Er zijn nog te weinig inzichten in de te nemen maatregelen, zoals een verdiepte ligging, barrièrewerking en geluidsbelasting van het nieuwe tracé. Er zijn nog geen keuzes gemaakt en er is nog niet gecommuniceerd met de burgers.	De uitwerking van het definitieve tracé wordt opgenomen in de uitwerkingsplannen. Aan deze uitwerking is de formele inspraakprocedure verbonden.	
9. Het financiële risico voor het gemeentebestuur Aalsmeer is nog niet duidelijk zichtbaar gemaakt. Opkopen van 180 ha grond is niet de enige uitgaavenpost. Ook bedrijfsverplaatsingen en uitkoopregelingen moeten plaatsvinden. Daarnaast moet nieuwe ruimte worden gecreëerd voor de te verplaatsen bedrijven. Daar komt bij dat het aanbod aan bedrijventerreinen in de regio vele malen groter is dan de vraag. Hierdoor wordt de prijs gedrukt. De inkomstenkant is minder positief dan mogelijk verwacht.	Hiervoor wordt verwezen naar de rapportage van de Hollandse Werkgevers Vereniging (HWV) die op basis van het Masterplan Corridor N201 van 19 december 1996 een PPS Haalbaarheidsstudie (2000) heeft uitgevoerd. In een Bestuursovereenkomst hebben de betrokken partijen opgenomen dat de rapportage van HWV voldoende zicht biedt op de financiële haalbaarheid van het gehele project. De financiële paragraaf 7.3 is in het bestemmingsplan verder aangescherpt. Op dit moment wordt op regionaal niveau (Projectbureau N201+) en door de gemeente nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en naar de risico's. Aanvullend wordt opgemerkt dat de maximalisatie van de grondopbrengst niet alleen bepalend moet zijn voor de keuze van de soort bedrijvigheid. De gewenste economische en verkeersstructuur in de Noordvleugel van de Randstad is in dit verband een belangrijk aanknopingspunt.	A
10. Inspreker heeft weinig vertrouwen in de managementcapaciteit van de gemeente aangaande het onderwerp parkmanagement.	Het parkmanagement is een zaak van de bedrijven en de gemeente participeert hierin. Het is de ambitie van de gemeente om van het parkmanagement een succes te maken. De benodigde middelen daarvoor zullen worden aangewend.	
11. De gemeente zou de bewoners en eigenaren moeten raadplegen of zij willen meewerken en wat zij onder verpaupering verstaan.	Er is een aantal inspraak- en voorlichtingsavonden geweest waar de bewoners en eigenaren hun inzichten aan de gemeente hebben kunnen geven.	

Nr. 9. Kennedy van der Laan (S.M. van Velsen namens familie D.B. Been en 129 belanghebbenden)		
1. Er wordt (nog steeds) te weinig aandacht geschonken aan de leefbaarheidsaspecten ten aanzien van de bestaande bewoners.	Een m.e.r.-procedure is gevolg om inzicht te verkrijgen in de relevante milieueffecten die het gevolg zijn van het realiseren van het bedrijventerrein N201-zone. Welke effecten dit zijn is door het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Aalsmeer, vastgesteld in Richtlijnen (Raadsbesluit d.d. 19 april 2001). Woon- en leefmilieu is één van de aspecten dat in de m.e.r. bedrijventerrein Aalsmeer beoordeeld is. Het MER heeft van 25 juni tot 23 juli 2001 ter inzage gelegen. De reacties op het MER zijn verwerkt in een afzonderlijke inspraaknotitie. Na de inspraak is het MER getoetst door de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De Commissie heeft geconstateerd dat de essentiële informatie op het gebied van milieu aanwezig is om tot een verantwoorde besluitvorming op het niveau van het globale bestemmingsplan te kunnen komen. Daarnaast wordt bij de indeling van het gebied rekeninggehouden met zonering van bedrijven (alleen categorie 1 en 2, ofwel lichte, bedrijven achter de woonlinten) en de hierbij wettelijk vastgestelde hinderzones (minimale afstanden tussen woonbebouwing en de grens van het bedrijfsperceel).	
2. In het kader van de leefbaarheid ten aanzien van de bestaande bewoners wordt een afstand van minimaal 80 à 90 meter tussen de bestaande woningen en het beoogde bedrijventerrein gewenst om de te verwachte overlast enigszins te verminderen.	Aan de rand van het bedrijventerrein dat tegen de linten is aangelegd komen alleen categorie 1 of 2 bedrijven. Wettelijk is de hinderzone bij categorie 2 bedrijven 30 meter vanaf het bedrijf tot aan de achtergevel van de woning. Het bestemmingsplan voorziet hierin. Wanneer de strook wordt opgerekt tot 90 meter, gaat hiermee teveel grond verloren voor het bedrijventerrein en is het plan financieel niet haalbaar. In paragraaf 4.3 van de toelichting zijn inmiddels de milieucategorieën voor bedrijven verduidelijkt. In de voorschriften (artikel 9) is de hinderzone van 30 meter behorende bij categorie 2 bedrijven vastgelegd. Op de plankaart is door middel van een groen-blaauwe stippellijn de bufferzone aangegeven die in de hinderzone komt te liggen. (zie tevens gemeentelijk standpunt bij inspraak 5.1)	A
3. Belanghebbenden betwijfelen of het bestemmingsplan uitvoerbaar zal zijn gezien het feit dat er geen overheidsgeld beschikbaar is. Het voorontwerp-bestemmingsplan is derhalve in strijd met artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening.	Hiervoor wordt verwezen naar de rapportage van de Hollandse Werkgevers Vereniging (HWV) die op basis van het Masterplan Corridor N201 van 19 december 1996 een PPS Haalbaarheidsstudie (2000) heeft uitgevoerd. In een Bestuursovereenkomst hebben de betrokken	

	partijen opgenomen dat de rapportage van HWV voldoende zicht biedt op de financiële haalbaarheid van het gehele project. Daarmee is het bestemmingsplan niet in strijd met artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Daarnaast volgt eind 2001 de tweede Bestuurs-overeenkomst met begin 2002 de besluitvorming daarover. Hiermee wordt ondersteund dat het plan financieel uitvoerbaar is. De financiële paragraaf is in het bestemmingsplan verder uitgewerkt. Op dit moment wordt op regionaal niveau (Projectbureau N201+) en door de gemeente nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en naar de risico's. De uitgifte van terreinen dient inkomsten te genereren die de uitgaven voor de inrichting moeten rechtvaardigen.	
4. Belanghebbenden zijn van mening dat het Kinderdagverblijf 'Dikker-tje Dap' ingepast zou moeten worden in het onderhavige in procedure zijnde bestemmingsplan. Hornweg 75A zou een bij uitstek ruimtelijk inpasbare locatie zijn.	Dit verzoek strekt tot het achteraf legaliseren van een illegale situatie. Over de planologische en stedenbouwkundige wenselijkheid van het kinderdagverblijf op onderhavige lokatie heeft het college zich in het verleden in negatieve zin uitgelaten. De vestiging van een kinderdagverblijf op een bedrijfsterrein op zich kan als één goed initiatief beschouwd worden, mits een en ander in stedenbouwkundige zin inpasbaar is. Definitieve uitspraken hierover kunnen niet eerder worden gedaan dan bij de totstandkoming van de uitwerkingsplannen. In de voorschriften (artikel 9) is nu wel de mogelijkheid van dergelijke collectieve voorzieningen op het bedrijventerrein opgenomen.	A
5. Met de inpassing van het bedrijventerrein wordt een grote inbreuk gemaakt op de typische lintbebouwing.	Deze 'inbreuk' dient genuanceerd te worden want in het MER over de lintbebouwing staat vermeld: "De beleving van het gebied is nu divers. De linten ogen op grote stukken aantrekkelijk, met name op de plekken waar er vrijwel geen doorzicht is naar het achterliggende gebied. Het oude kassengebied oogt her en der desolaat. De realisatie leidt derhalve deels tot geen effecten (op plekken waar de linten dicht zijn) op de beleving van de bewoners passanten en recreanten. Voor een bepaalde groep bewoners zal de belevingswaarde echter achteruit gaan. Dit betreft bewoners die een band hebben tussen bewoning op het lint, en kassen of andere bedrijfsvoorzieningen achter het lint. Deze band wordt doorsneden doordat het bedrijventerrein onafhankelijk van de linten komt te staan. De omvang van deze groep is niet bekend. Feitelijk is er geen sprake van openheid van het landschap, deze verandert dus ook niet."	

6. Er wordt gevreesd dat de bedrijfsgebouwen te hoog worden.	In het bestemmingsplan wordt gestreefd naar zo min mogelijke aantasting van de lintbebouwing. Aandacht wordt gegeven aan het versterken van de bestaande landschappelijke kwaliteiten. Daarnaast wordt de Middenweg ontwikkeld als 'vierde lint'. Voor het bedrijventerrein wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte variërend van 6 tot 15 meter met accenten tot maximaal 26 meter. Om het karakter van de lintbebouwing te behouden zal gestreefd worden de bouwhoogte in de buurt van de linten maximaal 2 tot 3 bouwlagen te laten zijn; dit komt overeen met de bouwhoogte van 6 tot 15 meter. Dit is vastgelegd in paragraaf 4.3 van de toelichting en de voorschriften (artikel 9).	A
7. Er wordt opgemerkt dat de omlegging van de N201 en de inrichting van het bedrijventerrein een aanzienlijke verhoging van de verkeersdruk in de buurt te weeg zal brengen.	De extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein zullen voor een groot deel afgewikkeld worden via de te verleggen N201. Als er gekozen wordt voor de variant waarin de Middenweg de centrale ontsluiting wordt van het bedrijventerrein, zal de verkeersintensiteit op de linten afnemen tot onder het huidige niveau (zonder een te verleggen N201).	
8. Het bestemmingsplan wordt voorbarig bevonden omdat er geen principieel debat met de bewoners heeft plaatsgevonden en het provinciaal beleid ter zake nog niet is uitgekristalliseerd.	Aan het bestemmingsplan liggen verschillende rapporten ter grondslag waarop bewoners hebben kunnen reageren. In de Ontwikkelingsvisie Aalsmeer (1992) en het Toekomstperspectief Oostende (1995) is de verlegging van de N201 opgenomen. De Aalsmeerse Gebiedsvisie (AGV, 2001) schetst ten aanzien van de Ontwikkelingsvisie (1992) nieuwe plannen en denkbeelden. Zo wordt in de AGV gesteld dat juist ook andere typen bedrijven en kantoren op het nieuwe bedrijventerrein wenselijk en noodzakelijk zijn dan alleen veilinggebonden en glastuinbouwgerelateerde bedrijvigheid. Inwoners en relevante instanties zijn geïnformeerd en geraadpleegd over de AGV. De AGV is 15 maart 2001 door de gemeenteraad vastgesteld. De AGV heeft als basis gediend voor de Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV, 2001), die als bouwsteen voor het in voorbereiding zijnde streekplan Noord-Holland-Zuid zal dienen. De mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen rondom de verlegging van de N201, waaronder de realisering van het bedrijventerrein, zijn als eerste in een groter ruimtelijk kader opgenomen in de IGGV. Op 7 mei 2001 is er reeds een Bestuursakkoord getekend waarmee alle partijen akkoord zijn gegaan met de grote lijnen van het plan. Het bestemmingsplan "N201-zone" is een globaal bestemmingsplan, waardoor elke nog aanwezige variant van de provincie past. Door de provincie wordt een afwijkingsprocedure gevoerd om de inpassing van het bedrijventerrein in het ruimtelijk beleid van de provincie vast te leggen. De provincie	

	start deze procedure op nadat de gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld. Voor de bewoners zullen ook in dit kader nog een aantal inspraak- en voorlichtingsavonden worden gehouden.	
Nr. 10. Markman Cultures BV		
1. De lintbebouwingszone aan de Z.O. zijde van de Aalsmeerderweg is aanzienlijk te smal. Deze moet niet 35 meter maar 50 meter breed worden zoals elders in de lintbebouwingsstroken.	Op basis van de inspraakreacties en uit oogpunt van rechtsgelijkheid is de WVG-grens inmiddels aangepast. Dit betekent dat ter plaatse van de bebouwingslinten aan de Aalsmeerderweg en Hornweg de WVG-grens op 45 meter ligt, gerekend vanaf de perceelsgrens. De WVG-grens was namelijk bepaald op 50 meter vanuit de kant van de weg. Doordat bij een deel van de Aalsmeerderweg en Hornweg sprake is van fiets- en voetpaden, een parallelweg en een sloot waren er verschillen in de diepte van de percelen die de bestemming "Woondoeleinden" hebben. De perceelsgrenzen waren op de plankaart van het voorontwerp nergens dieper dan 45 meter, waardoor niemand erop achteruit is gegaan. De meeste percelen zijn er juist op vooruit gegaan. Daarnaast is achter de perceelsgrens (aansluitend op de 45 meter) nog een groen-blauwe bufferzone gepland. In paragraaf 4.3 van de toelichting is dit besluit toegelicht. Op de plankaart is de WVG-grens aangepast en is de bufferzone met een groen-blauwe stippellijn aangegeven.	A
2. Ter behoud van voldoende waarde is een diepte van de lintbebouwing van 75 meter gewenst.	Naar onze mening is dit niet noodzakelijk. Korthedshalve verwijzen wij naar het bovenstaande (10.1). Aansluitend wordt opgemerkt dat aan de rand van het bedrijventerrein dat tegen de linten is aangelegd alleen categorie 1 of 2 bedrijven komen te staan. Wettelijk is de hinderzone bij categorie 2 bedrijven 30 meter tot aan de achtergevel. Afhankelijk van de ligging van de achtergevel kan de ruimte tussen het woonhuis en het bedrijventerrein 30 meter of meer zijn. Wanneer de strook wordt opgerekt tot 75 meter, gaat hiermee teveel grond verloren voor het bedrijventerrein waardoor het plan financieel niet haalbaar is.	
3. Indien de Aalsmeerderweg op een niveau hoger dan 1 meter boven het huidige wegniveau van de N201 gaat kruisen, ontstaan voor de woningen 150,152,154A en 156 van de Aalsmeerderweg aanzienlijke negatieve gevolgen. Verlies van gronden, geluidshinder en problematische ontsluiting zullen leiden tot waardedaling van de woningen. Een geluidsscherm is niet bespreekbaar. Schades zullen worden geclaimd bij de gemeente.	Het is niet de intentie van de gemeente om een nieuw tracé voor de Aalsmeerderweg vast te stellen. Deze blijft liggen waar hij ligt. Bij het uitwerken van de kruising met de te verleggen N201 spelen leefbaarheids- en milieueffecten een belangrijke rol. Daarom streeft de gemeente ernaar dat de weg op maaiveld gehandhaafd blijft. Een aparte m.e.r.-procedure is voor een dergelijke besluitvorming niet nodig en niet zinvol. Ook anderszins kan voldoende aandacht aan milieu en leefbaarheid worden gewaarborgd.	

4. Inspreker verzoekt om aan de achterzijde van de linten brede waterpartijen (sloten) aan te leggen uit veiligheids-overwegingen met betrekking tot het wonen in de linten en om het bedrijventerrein op afstand te houden.	Aan de rand van het bedrijventerrein dat tegen de linten is aangelegd komen alleen categorie 1 of 2 bedrijven te staan. Wettelijk is de hinderzone bij categorie 2 bedrijven 30 meter tot aan de achtergevel. Afhankelijk van de ligging van de achtergevel kan de ruimte tussen het woonhuis en het bedrijf 30 meter of meer zijn. Op een aantal plaatsen zal in deze bufferzone een sloot worden aangelegd. In paragraaf 4.3 van de toelichting zijn de milieucategorieën voor bedrijven verduidelijkt. In de voorschriften (artikel 9) is de hinderzone van 30 meter behorende bij categorie 2 bedrijven vastgelegd. Op de plankaart is door middel van een groen-blauwe stippellijn de bufferzone aangegeven die in de hinderzone komt te liggen.	A
5. De inspreker wil voor de strook grond achter de linten ter diepte van ± 20 meter een maximale bouwhoogte van 8 meter toestaan.	Er zal rekening worden gehouden met de hoogte van de bedrijven in de buurt van de linten. Hogere gebouwen zullen vooral een plaats krijgen op zichtlocaties langs de Middenweg en bij de aansluiting van de Middenweg op de N201 (dit zijn de accenten zoals in de voorschriften, artikel 9.4.g staan). Lagere gebouwen krijgen een plek achter de linten. Om het karakter van de lintbebouwing te behouden zal gestreefd worden de bouwhoogte in de buurt van de linten maximaal 2 tot 3 bouwlagen te laten zijn; dit komt overeen met de bouwhoogte van 6 tot 15 meter. Dit is vastgelegd in paragraaf 4.3 (artikel 9, artikel 11) van de toelichting en de voorschriften. Aanvullend wordt opgemerkt dat de hoogte van de nieuwe bedrijfsgebouwen genuanceerd moet worden geïnterpreteerd. Enkele delen van de linten liggen namelijk hoger dan het nieuwe bedrijventerrein.	A
6. Inspreker verzoekt de definitieve uitwerking van het plan opnieuw aan de m.e.r. te toetsen. De huidige globale uitwerking van het bestemmingsplan maakt het onmogelijk voor m.e.r. gevoelige zaken zoals geluidsoverlast en verkeersstromen op de juiste manier aan te geven.	De uitwerkingsplannen worden opgesteld voor onderdelen van het plangebied. Het vaststellen hiervan is niet m.e.r.-plichtig. Er zal geen formeel MER worden opgesteld. Wel zal ook in de uitwerking milieu en leefbaarheid een belangrijke rol spelen. In de toelichtingen van de uitwerkingsplannen zal expliciet op deze onderwerpen worden ingegaan. Deze plannen worden ook weer onderworpen aan de inspraak.	
7. Uitwerking kruising Aalsmeerderweg/N201 dient te worden besproken met direct betrokkenen; Tevens dient een volledige m.e.r. (aparte procedure) hierover te worden gevoerd.	De uitwerking van de kruising Aalsmeerderweg/N201 zal op gezette tijden met belanghebbenden worden besproken. Een aparte m.e.r.-procedure is voor een dergelijke besluitvorming niet nodig en niet zinvol. Bij de uitwerking zal voldoende aandacht aan milieu en leefbaarheid worden gewaarborgd.	
Nr. 11. W.N. v.d. Merbel		
1. Door het nieuwe bedrijventerrein te ontwikkelen zullen de gestelde doelen (verbetering veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid) niet worden verwe-	In de studies die zijn uitgevoerd in het kader van het MER van de weg is rekeninggehouden met de aanleg van het bedrijventerrein. In deze studie is geconcludeerd dat de te verleggen	

zenlijkt. Immers bedrijvigheid betekent meer arbeidsplaatsen. Aangezien er geen extra woningen gebouwd worden, vertaalt zich dit in extra forensenverkeer. Aangezien extra sluipverkeer niet zal worden toegestaan betekent dit extra belasting voor de te verleggen N201. Mocht dit verkeer worden afgevoerd via de Middenweg, betekent dat een zodanige congestie dat sluiptwegen als enige alternatief ervaren worden.	N201 het extra verkeer moet aan kunnen. Verder is rekeninggehouden met een mogelijk toekomstige uitbreiding naar 2x3 rijstroken. Daarnaast gelden de gestelde doelen (leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid) ook voor het oude tracé van de N201, waar deze doelen zeker worden verwezenlijkt.	
2. In de inleiding wordt gesteld "bij ongewijzigd beleid dreigt dit gebied te verpauperen omdat glastuinbouw geen reële optie is". Op pagina 12 wordt dit nogmaals herhaald met de opmerking "de glastuinbouw geeft de voorkeur aan ...". Deze zinnen dienen te worden verwijderd omdat het een belediging is voor de aanwezige glastuinbouw bedrijven in het gebied welke recentelijk nog hebben geïnvesteerd in uitbreidingen en modernisering.	De tekst in het bestemmingsplan is mede gebaseerd op de studie Glas & Land waar het toekomstperspectief van de glastuinbouw in dit gebied is onderzocht. In de studie Glas & Land wordt geconcludeerd dat de glastuinbouw op den duur niet levensvatbaar is. De tekst is waar nodig aangepast en het woord 'verpauperen' is in de inleiding (paragraaf 1.1) en paragraaf 2.5 van de toelichting vervangen.	A
3. Op pagina 13 wordt gesproken over de Middenweg als verbinding tussen dorp en Nieuw-Oosteinde. Hoe ziet die verbinding er dan uit, want deze wordt nergens uitgewerkt.	De exacte uitwerking zal komen in de uitwerkingsplannen.	
4. In het bestemmingsplan is nog niets geregeld aangaande de verbetering van de bereikbaarheid van de woonwerk locaties. Dit heeft wel prioriteit in de AGV!	De bedrijventerreinen zullen zo min mogelijk over de bestaande wegen (Machineweg en de linten) worden ontsloten. De mogelijkheden van openbaar vervoer worden nog uitgewerkt.	A
5. Op pagina 21 staat "Het gemotoriseerd verkeer op de Hornweg wordt via het er naast gelegen te ontwikkelen gebied afgeleid naar de Middenweg". Dit staat haaks op de bewering dat de lintbebouwing geen extra verkeer met bestemming bedrijventerrein mag verwerken. De passage op de pagina dient daarom te worden gewijzigd.	Het eventueel afleiden van gemotoriseerd verkeer via de Hornweg naar de Middenweg dient om de Hornweg te ontlasten, niet om verkeer vanuit het bedrijventerrein af te wikkelen via de Hornweg.	
6. Variant II bij het Thema Ontsluiting is onaanvaardbaar omdat dit leidt tot te veel vrachtverkeer op de Hornweg en de Hornweg is daarvoor ongeschikt. Verzocht wordt om te bewerkstelligen dat het vrachtverkeer op de Hornweg juist verdwijnt.	De gemeente ondersteunt uw reactie. Inmiddels wordt voor het Thema Ontsluiting Variant I uitgewerkt.	
7. Verzocht wordt om bij het Thema Water te kiezen voor variant II, omdat deze als enige aan de gestelde doelen voldoet.	Ook voor de gemeente is voor het Thema Water Variant II het meest ideale beeld, echter de haalbaarheid wordt nog onderzocht.	

8. Verzocht wordt om bij de uitwerking van de bedrijventerreinen te kiezen voor het MMA, omdat toename van de geluidsbelasting onaanvaardbaar is en daardoor bij de afweging zwaar moet wegen.	Er is gekozen voor een invulling met elementen uit het MMA. Langs de linten zal maximaal categorie 2 bedrijven worden toegelaten. Het vaststellen van maximaal categorie 2 voor het gehele terrein leidt tot te veel beperkingen in het toelatingsbeleid van bedrijven en heeft derhalve ongewenste economische consequenties.	
Nr.12 Progressieve Aalsmeerse CombinatiePACT		
1. Inspreker heeft voorkeur voor verlegging van de N201 zonder bedrijventerrein.	In het kader van de Aalsmeerse Gebiedsvisie (AGV) heeft de gemeenteraad in principe besloten de N201-zone als bedrijventerrein te ontwikkelen.	
2. Als het bedrijventerrein er toch komt dan moeten dit in elk geval bedrijven zijn die aansluiten bij bestaande tuinbouwactiviteiten en de VBA. De bedrijven zouden ook van dat type moeten zijn waarbij weinig vrachtverkeer van en naar deze bedrijven zal gaan.	De gemeente richt zich op verschillende deelsegmenten van de bedrijvenmarkt waaronder hoogwaardige bedrijvigheid en veilinggebonden bedrijvigheid.	
3. In het bestemmingsplan zou een tracé gereserveerd moeten worden voor een eventuele sneltramverbinding	Er wordt ruimte gereserveerd voor het openbaar vervoer. De mogelijkheden worden nader onderzocht.	
4. Verder wil de inspreker onderzocht hebben of het mogelijk is om de te verleggen N201 niet op de Middenweg aan te sluiten. Zij zien mogelijkheden om de Middenweg via de Hornweg naar de Legmeerdijk te leiden, via een parallelweg langs de verlegde N201.	Dit punt is niet relevant. De aansluiting van de Middenweg op de N201 is nodig in verband met de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de woonwijk Nieuw-Oosteinde. Een eventuele parallelweg kan onmogelijk op de Legmeerdijk worden aangesloten.	
5. De kruising Aalsmeerderweg-verlegde N201 moet gelijkvloers blijven; de N201 verdiept en de Aalsmeerderweg op maaiveldniveau.	In het plan is duidelijk aangegeven dat de wijze waarop de Aalsmeerderweg de N201 kruist nog ter discussie zal worden gesteld op basis van nadere studies. Het is ook de wens van de gemeente Aalsmeer om de te verleggen N201 onder de op maaiveld liggende Aalsmeerderweg door te laten gaan.	
Nr. 13. van Riezen		
1. Differentiatie aangaande de bedoelde kwaliteit en kwantiteit van toekomstige bedrijvigheid binnen het gehele gebied Oosteinderpoelpolder lijkt op zijn plaats.	De gemeente ondersteunt de opmerking van de inspreker. Bij de planontwikkeling voor de bedrijvigheid in de N201-zone wordt uiteraard ook gekeken naar de ruimtelijke situatie in de omgeving van het plangebied. Op het moment dat de planontwikkeling concreter wordt in de uitwerkingsplannen, zal de samenhang met de directe omgeving (bedrijvigheid onder andere) ook in de beschouwing worden betrokken	
2. Het beeld van de gewenste verkeersafwikkeling van de nieuw te realiseren bedrijvigheid dient verduidelijkt te worden. De keuze of de Middenweg direct wordt aangesloten op de te verleggen N201 of dat dit via de Machineweg en Legmeerdijk plaatsvindt	Zoals ook bij inspreker 1 is beantwoord, zal het verkeer naar en van het bedrijventerrein voornamelijk worden afgewikkeld via de Middenweg en aansluitend via de nieuwe N201. De parallelweg langs de nieuwe N201 heeft ook aansluiting op het bedrijventerrein. Het voorgaande leidt ertoe dat de Machineweg en de	

	moet nog worden gemaakt. De consequenties voor de bestaande wegen in de laatste variant zijn nog onduidelijk.	Legmeerdijk nauwelijks extra belast zullen worden als gevolg van het bedrijventerrein. Zeker ook omdat het verkeer van en naar de VBA via een fly-over bij de Legmeerdijk op de nieuwe N201 wordt aangesloten.	
3.	De vraag is in hoeverre de geschetste ontsluitingsmogelijkheden van het nieuwe bedrijventerrein stroken met de geambieerde kwaliteit van de lintstructuur wat betreft de leefbaarheid en de groene recreatieve functies.	Variant I strookt het best met de ambities inzake de kwaliteit van de lintstructuur wat betreft de leefbaarheid en de groene recreatieve functies. Variant I heeft dan ook de voorkeur van de gemeente. Bovendien is het uitgangspunt dat er zo min mogelijk aansluitingen op de linten komen, met uitzondering van fietsverbindingen en ontsluiting voor calamiteitenverkeer.	
4.	Bereikbaarheid per openbaar vervoer is in het gebied nog onvoldoende. De rol van de te realiseren Zuidtangent (Hoogwaardige Openbaar Vervoer) is hierin nog onduidelijk.	Het onderwerp openbaar vervoer heeft bij de gemeente beleidsaandacht en prioriteit: er zal worden gewerkt aan visievorming en onderzoek. Dit is toegelicht in paragraaf 4.3 van de toelichting. Daarnaast is in de voorschriften vermeld dat hoogwaardig openbaar vervoer binnen onder andere de bestemmingen "Uit te werken bedrijfsdoeleinden" (artikel 9) en "Uit te werken verkeersdoeleinden" (artikel 10) mogelijk is. De gemeente voert hierover tevens overleg met provincie en regio.	A
5.	Het bestemmingsplan strookt niet met geldend rijksbeleid, streekplan en structuurplan. Locatiebeleid staat op rijksniveau ter discussie, het bedrijventerrein is nog niet opgenomen in een streekplan en de omlegging van de N201 is eveneens nog niet rechtsgeldig.	Het huidige nationale beleidskader wordt gevormd door de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). In de VINEX wordt specifiek aandacht besteed aan het beleid ten aanzien van bedrijventerreinen. Dit gebeurt in het kader van het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. Inmiddels is de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening in procedure. In deze nota wordt afstand genomen van bovengenoemd locatiebeleid. Het Streekplan wordt momenteel herzien en hierin wordt de verlegging van de N201 opgenomen. Voor het bedrijventerrein wordt een afwijkingsprocedure gevolgd.	
6.	De relatie tussen de verlegging N201 en het aanleggen van een bedrijventerrein is in het kader van de PPS-constructie aan de orde gesteld. De vraag is in hoeverre deze relatie door de provincie wordt gedragen en in hoeverre deze koppeling noodzakelijk is. Met name financieel lijkt de bijdrage van het bedrijventerrein aan de verlegging van de N201 minimaal (2,7 tot 3,5%). Op grond hiervan moet worden overwogen of het behaalde financiële resultaat opweegt tegen de ingrijpende gevolgen voor het gebied.	De provincie heeft eveneens het bestuursakkoord ondertekend en is het dus eens met de relatie tussen de verlegging van de N201 en het aanleggen van een bedrijventerrein. Totdat het tegendeel blijkt gaat de gemeente ervan uit dat de PPS (waarvan trouwens niet alleen Aalsmeer uitmaakt, maar alle partijen die de bestuurs-overeenkomst hebben ondertekend) een substantiële bijdrage kan leveren aan de aanleg van de weg. Een en ander zal in de nabije toekomst verder worden uitgewerkt.	
7.	De economische paragraaf voldoet niet om de economische uitvoerbaarheid aan te tonen. Ook de documenten waarna wordt verwezen geven daarin onvoldoende inzicht.	Hiervoor wordt verwezen naar de rapportage van de Hollandse Werkgevers Vereniging (HWV) die op basis van het Masterplan Corridor N201 van 19 december 1996 een PPS Haalbaarheidsstudie (2000) heeft uitgevoerd. In een Bestuursovereenkomst hebben de betrokken	A

	partijen opgenomen dat de rapportage van HWV voldoende zicht biedt op de financiële haalbaarheid van het gehele project. Daarnaast is het bestemmingsplan een globaal bestemmingsplan. In de uitwerkingsplannen zal meer duidelijkheid komen over de daadwerkelijke uitvoering en de exacte economische uitvoerbaarheid. Overigens is de financiële paragraaf 7.1 van het bestemmingsplan aangescherpt.	
8. Voor het maken van een bestemmingsplan en het schrijven van een economische paragraaf is er te weinig zicht op de marktruimte. Tevens is deze onzekerheid niet ondervangen door fasering aan te geven of alternatieve bestemmingen op te nemen.	Voor de onderhavige planontwikkeling van de bedrijvigheid in de N201-zone is voor het inschatten van de marktruimte gebruik gemaakt van enkele recente onderzoeken. Dit zijn onder andere de door het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) ontwikkelde scenario's. Deze scenario's schetsen de komende marktontwikkelingen zo nauwkeurig mogelijk. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de andere onderzoeken genoemd. Op basis van deze marktonderzoeken wordt de beoogde planontwikkeling realiseerbaar geacht. Het ingestoken gemeentelijk beleid voor het plangebied strookt bovendien met het voorgenomen provinciaal beleid. Mede doordat marktontwikkelingen over een termijn van 5 tot 10 jaar moeilijk exact kunnen worden ingeschat, is er gekozen voor een globaal bestemmingsplan. Met een globaal bestemmingsplan kan namelijk flexibel worden ingespeeld op komende marktontwikkelingen. Daarbij wordt opgemerkt dat het globale bestemmingsplan wordt geconcretiseerd in uitwerkingsplannen. Op het moment dat de uitwerkingsplannen worden opgesteld, wordt uiteraard de actuele marktontwikkeling in de beschouwing betrokken. De in het bestemmingsplan opgenomen fasering, paragraaf 4.3, van de planontwikkeling is op hoofdlijnen. Dit hangt samen met voorgaande opmerking inzake de markt. Bovendien kan op deze wijze de fasering worden aangepast aan ontwikkelingen ten aanzien van bijvoorbeeld de grondverwerving, realisering van infrastructuur en dergelijke.	A
9. Waarom wordt alle bestaande bedrijvigheid in de lintbebouwing onder overgangsrecht geplaatst? Dit is verbaazingwekkend gezien de uitvoerbaarheid binnen de planperiode van 10 jaar niet is aangetoond, er geen financiële middelen zijn vrijgemaakt en de bouwregeling leidt tot wegbestemmen van bestaande bebouwing.	In het bestemmingsplan is alle bedrijvigheid inderdaad 'wegbestemd'. In het kader van het bestemmingsplan worden alle gronden in het onderhavige plangebied perceelsgewijs geïnventariseerd voordat het bestemmingsplan verder in procedure wordt gebracht. De komende weken ontstaat een interpretatie- en beslismoment ten aanzien van de planologische (on)wenselijkheid van diverse vormen van gebruik in de lintbebouwing. Het college acht het niet uitgesloten dat de plankaart in dit kader op onderdelen wordt aangepast, met als doel bepaalde vormen van gebruik – alsnog – positief	A

	te bestemmen. Meer duidelijkheid hieromtrent zal in oktober/november 2001 te verwachten zijn.	
10. Expliciet wordt het huidige gebruik voor glastuinbouw- en productiebedrijven wegbestemd. Dit maakt het onmogelijk de ontwikkeling van het bedrijventerrein slechts gedeeltelijk te laten plaatsvinden, als het uit te voeren DPO daartoe aanleiding geeft. Een financiële vertaling of strategie om dit uit te voeren ontbreekt.	Het was aanvankelijk de bedoeling het huidige gebruik voor glastuinbouw- en productiebedrijven geheel weg te bestemmen. Inmiddels is besloten een deel van het plangebied toch te bestemmen voor tuinbouwbedrijven. Op de plankaart zijn deze gebieden met een arcering aangegeven. Daarnaast is gekozen voor een brede invulling van het bedrijventerrein. In dit verband wordt in dit globale bestemmingsplan gewerkt met containerbestemmingen, zijnde breed geformuleerde bestemmingen die meerdere activiteiten mogelijk maken. Zodra namelijk het DPO (Distributie Planologisch Onderzoek) aanleiding geeft om de ontwikkeling van het bedrijventerrein gedeeltelijk aan te passen, kan dit eenvoudig met de containerbestemmingen gebeuren. Uiteraard zal de gemeente hiermee zorgvuldig omgaan en gepast beleid hierop uitvoeren.	A
Nr. 14. Peter en Marian Stokman		
1. Insprekers hebben bezwaar tegen het doorknippen van de Hornweg waardoor de directe bereikbaarheid van hun bedrijf beperkt wordt voor klanten. Dit heeft financiële consequenties. Insprekers stellen voor de tunnel te verbreden en te verhogen en verkeerslichten te plaatsen waardoor (lokaal) verkeer alsnog onder de te verleggen N201 door kan gaan.	Voor eventuele schade wordt verwezen naar de gangbare planschaderegeling. Een tunnel zoals de insprekers voorstellen is niet veilig, niet technisch haalbaar en niet betaalbaar.	
2. Daarnaast is het niet mogelijk om het bedrijf van insprekers op dezelfde manier te laten functioneren als de diepte wordt ingekort tot op 50 meter van de weg ten behoeve van de realisatie van het bedrijventerrein. Het bedrijf is dan met de overgebleven 1250 m ² niet meer levensvatbaar en betekent ontslag van 10 mensen.	Met betrokkenen zal de gemeente hierover overleg plegen.	
Nr. 15. Stichting 'Geen omlegging N201 (GON201)'		
1. Insprekers merken op dat de vertaling van uitgangspunten, in (ruimtelijke) voornemens en voorschriften ontbreken of onnavolgbaar zijn. Zo wordt het begrip hoogwaardig en duurzame bedrijventerreinen niet concreet vertaald.	Het begrip hoogwaardig en duurzaam staat voor een bedrijventerrein met een kwalitatieve uitstraling. Dit uit zich ondermeer in de architectuur van de gebouwen en de inrichting van de buitenruimte. Een kwalitatieve buitenruimte uit zich bijvoorbeeld in groen, geen hinderlijk parkeren op de weg, geen hinderlijke opslag buiten, veilige fietspaden en dergelijke. Hoogwaardig en duurzaam staat ook voor het toepassen van milieuvriendelijke materialen, energiebesparing, verbeterd gescheiden rioolstelsel	

	en dergelijke. In artikel I (begripsbepalingen) van de voorschriften wordt hier verder op ingegaan. In de uitwerkingsplannen wordt het begrip hoogwaardig en duurzaam meer geconcretiseerd. De operationalisering hiervan komt aan de orde bij de privaatrechtelijke overeenkomsten die worden afgesloten tussen gemeenten en bedrijven die zich op het bedrijventerrein gaan vestigen.	
2. Inzake de aanpak problemen wordt afgevraagd of de aanleg van een bedrijventerrein van 180 ha de problemen oplost, los van de vraag wat die problemen nu eigenlijk zijn.	In de toelichting is aangegeven dat de huidige situatie als ook het toekomstperspectief van het plangebied onvoldoende is. De beoogde planontwikkeling moet hierin verandering brengen. Daar komt bij dat de regio waarin Aalsmeer ligt geconfronteerd wordt met een grote vraag naar nieuw bedrijventerrein. Bij een autonome ontwikkeling komen deze bedrijven ook naar dit gebied. Met het nieuwe bestemmingsplan kan de vestiging van de bedrijvigheid meer worden gestuurd (aard, omvang en type bedrijven). Op deze wijze wordt een economische impuls aan het gebied gegeven.	
3. Inzake de inpassing in het landschap wordt afgevraagd of een maximale bouwhoogte van 26 meter, reclamemasten en billboards te maken heeft met inpassen.	Reclamemasten en billboards zijn afzonderlijke elementen die behoren tot een bedrijventerrein. In dit geval heeft voorschrift 6 2d betrekking op de vigerende bestemming voor de VBA. Voor het overige bedrijventerrein geldt een vrijstelling voor deze elementen tot 20 meter. Via een aanvraag van vrijstelling kunnen deze elementen worden geplaatst. Hierbij vindt een zorgvuldige afweging plaats.	
4. Inzake leefbaarheid wordt opgemerkt dat het voorkeursalternatief op geluid negatief scoort en dan is er nog niet eens gekeken naar industrielawaai gecombineerd met verkeerslawaai. Milieucategorie 3 moet worden uitgesloten.	Bij de planontwikkeling voor het bedrijventerrein wordt zorgvuldigheid betracht en wordt gestreefd de overlast op de omgeving zo gering mogelijk te laten zijn. Dit geldt in bijzonder voor de directe omgeving van de bestaande lintbebouwing. Hier komen alleen categorie 1 of 2 bedrijven te staan. Wettelijk is de hinderzone bij categorie 2 bedrijven 30 meter van het bedrijf tot aan de achtergevel van de woning. Afhankelijk van de ligging van de achtergevel kan de ruimte tussen het woonhuis en het bedrijf 30 meter of meer zijn. Op een aantal plaatsen zal in deze bufferzone een sloot worden aangelegd. Passend binnen deze zonering komen milieucategorie 3 bedrijven niet aan de randen van het bedrijventerrein. In paragraaf 4.3 van de toelichting zijn de milieucategorieën voor bedrijven verduidelijkt. In de voorschriften is de hinderzone van 30 meter behorende bij categorie 2 bedrijven vastgelegd. Op de plankaart is door middel van een groen-blauwe stippellijn de bufferzone aangegeven die in de hinderzone komt te liggen. Ook wordt momenteel een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Mocht uit dit onderzoek blij-	A

	ken dat er noodzakelijke maatregelen waaronder bijvoorbeeld geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen, dan zullen deze uiteraard worden getroffen.	
5. Aankondiging van een onderzoek aangaande de aansluiting op openbaar vervoer is niet voldoende voor dit bestemmingsplan.	In de voorschriften is ondermeer bij de bestemming "Uit te werken bedrijfsdoeleinden" (artikel 9) en "Uit te werken verkeersdoeleinden" (artikel 10) de mogelijkheid van openbaar vervoer opgenomen. Daarnaast zal in de uitwerkingsplannen hier inderdaad dieper op worden ingegaan. De toelichting en de voorschriften zijn hierop aangepast.	A
6. De fasering van de realisatie van het bedrijventerrein over minimaal 10 jaar zal er toe leiden dat het plangebied decennialang er als een bouwput bij ligt, dat is pas een rommelige aanblik.	De fasering is er mede op gericht om te voorkomen dat het gebied decennialang in een bouwput verandert.	
7. Bestemmingsplanbepalingen zijn weinig precies of weinig ambitieus geformuleerd (art.4, art.9.2, art.9.4d, art.9.4g, art.9.4q, art.9.4r).	Het is een globaal bestemmingsplan. Verdere specificering van de bestemmingen vindt plaats in de uitwerkingsplannen.	
8. De vrijstellingsbepaling (art.11) is overbodig. Zeker in verband met reclamemasten en billboards.	In dit geval heeft voorschrift 6 2d betrekking op de vigerende bestemming voor de VBA. Voor het overige bedrijventerrein geldt een vrijstelling voor deze elementen tot 20 meter. Daarbij is het nodig om de vrijstellingsbepaling (art. 11) te handhaven. Via een aanvraag van vrijstelling kunnen deze elementen worden geplaatst. Hierbij vindt een zorgvuldige afweging plaats.	
9. Bedenktijd van 2 weken (art.12b) is onvoldoende om een zorgvuldige besluitvorming te waarborgen.	De termijn van tervisielegging van twee weken is in de wet verankerd. Het college is van mening dat deze termijn volstaat voor het indienen van reacties en acht geen reden aanwezig om deze termijn te verlengen.	
Nr. 16. Stichting Milieu-Educatie-Politiek		
1. De provinciale ecologische hoofdstructuur zou op de plankaart in groen moeten worden aangegeven.	Langs de Ringvaart loopt een ecologische hoofdstructuur. Een klein deel van de Ringvaart is gelegen in het plangebied. Dit deel heeft de bestemming "Uit te werken verkeersdoeleinden" en de aanduiding 'groen'. Deze aanduiding zorgt ervoor dat bij de realisatie van de te verleggen N201 rekening wordt gehouden met de provinciale ecologische hoofdstructuur.	
2. IGGV-strip: er moet een groenbuffer komen naar de zijde van de Machineweg en achterliggende woonwijken zonder dat daar bedrijven komen. De ecologische zone moet breder zijn dan nu in het ontwerp is aangegeven.	De IGGV-strip staat voor de ontwikkeling van een groenbuffer tussen het bedrijventerrein en de lintbebouwing aan de Machineweg. Het betreft een groene zone met op veel plaatsen een relatief hoog percentage water. In dit globale bestemmingsplan is de IGGV-strip als een visie weergegeven. In de uitwerkingsplannen wordt de IGGV-strip verder geconcretiseerd.	
3. Waterbuffer Machineweg: de bestaande waterpartij is wegbestemd. De plas kan een rol spelen in het vasthouden van (zoet) water (Rijksbeleid) en heeft	De bestaande waterpartij is in die zin weg bestemd, dat de locatie nu deel uitmaakt de groen-blauwe zone (IGGV-strip), zie ook bovenstaand antwoord. Inmiddels heeft de ge-	A

een natuurwaarde die niet mag verdwijnen.	meente samen met het waterschap een waterstructuurplan voor het plangebied en directe omgeving opgesteld. De relevante essenties van het waterstructuurplan zijn in paragraaf 4.3 van de toelichting opgenomen. Op de plankaart is de waterstructuur aangegeven met blauwe lijnen: een gestippelde lijn voor nieuwe watergangen, een doorgetrokken lijn voor bestaande watergangen. Met dit bestemmingsplan is handhaving van de waterpartij nog steeds mogelijk.	
4. De waterwegen moeten recht zijn om een goede afwatering van overtollig water te bewerkstelligen. De bestaande polderafwatering en polderstructuur met waterbuffer(s) moet behouden blijven.	De beoogde planontwikkeling voldoet aan de minimale eisen van een goede afwatering aan de hand van de in het waterstructuurplan geformuleerde uitgangspunten. Dit aspect is in samenwerking met het waterschap verder uitgewerkt. De relevante essenties van het waterstructuurplan zijn in paragraaf 4.3 van de toelichting en in de voorschriftenartikel 9 "Uit te werken Bedrijfsdoeleinden" en artikel 7 "Water" opgenomen. Op de plankaart is de waterstructuur aangegeven met blauwe lijnen: een gestippelde lijn voor nieuwe watergangen, een doorgetrokken lijn voor bestaande watergangen.	A
5. Bedrijven zwaarder dan categorie 2 zouden zich in het gebied niet mogen vestigen. In de gebruiksbepalingen moeten ongewenste bedrijfsactiviteiten, zoals verfspuiten en emissie van koolwaterstoffen verboden worden. Er kan dan verwezen worden naar het Inrichtingen- en vergunningenbesluit van de Wet Milieubeheer. Milieuvriendelijke bedrijfstypen moeten bij het vestigen voorrang krijgen. Energiezuinige bedrijven hebben de voorkeur.	Er heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden inzake de te vestigen bedrijfscategorieën. Langs de linten zal maximaal categorie 2 worden toegelaten. Het vaststellen van maximaal categorie 2 voor het gehele terrein leidt tot te veel beperkingen in het toelatingsbeleid van bedrijven en heeft derhalve ongewenste economische consequenties. Aan de voorschriften is bijlage 1 Staat van Bedrijvigheid toegevoegd. Deze bijlage biedt inzicht om de toegestane aard van bedrijvigheid. In de voorschriften zijn ongewenste bedrijfsactiviteiten verboden. De gemeente is inmiddels ook begonnen met het opstellen van duurzaamheidsprofielen voor de te vestigen bedrijven. Dit is een uitwerking van het gemeentelijk milieubeleidsplan.	A
6. Voor de Hogedijk zou de bestemming "Verkeersdoeleinden" beter passen. De dijk maakt onderdeel uit van een langeafstand wandelroute "Pelgrimspad" en heeft daarmee een belangrijke recreatieve functie	Gelet op de aard van het gebied is de Hogedijk geen doorgaande weg en krijgt daarom niet de bestemming "Verkeersdoeleinden". Binnen "Uit te werken bedrijfsdoeleinden" zijn ook ontsluitingspaden en wegen voorzien.	
7. De norm van 1 parkeerplaats per 50 m ² bedrijfsruimte lijkt acceptabel.	Dit is inderdaad in het plan vermeld: artikel 9 lid 4 sub L.	
8. In de driehoek Aalsmeerderweg-veiligheidszone-Molenvliet/Stommeerkade met molm-poeltje zouden zich geen bedrijven hoger dan 6 meter mogen vestigen. Hierdoor is zo vrij mogelijk uitzicht vanaf de Molenvliet gewaarborgd wat ten goede komt aan de landschappelijke waarden.	De gemeente erkent de waarde van dit gebied. In de uitwerkingsplannen zal de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein worden meegenomen.	

9. Voorkeur is er voor een verdiepte N201 met de Hornweg op maaiveldhoogte. Een tunnel zou een barrière vormen voor ouderen en gehandicapten.	Deze optie is thans niet meer relevant. Volgens het plan wordt de Hornweg geknipt voor gemotoriseerd verkeer en wordt een fietstunnel aangelegd.	
10. Het gebied binnen de gevarenzone van Schiphol en binnen de molenbiotoop van de Stommeermolen moet natuurgebied worden. Dit gebied sluit aan op andere waardevolle natuurgebiedjes waaronder het molmipoeltje.	Indien deze mogelijkheid financieel haalbaar is zal dit in de uitwerkingsplannen worden overwogen.	
Nr. 17. T. Wentzel		
1. Aan de Aalsmeerderweg 192 is voor de lintbebouwing een maat van 50 meter ten opzichte van de weg/erf aangehouden. Echter daarbij zijn berm en fietspad gerekend waardoor niet de 50 meter in acht zijn genomen. Hiervoor wordt een correctie gevraagd.	Op basis van de inspraakreacties en uit oogpunt van rechtsgelijkheid is de WVG-grens inmiddels aangepast. Dit betekent dat ter plaatse van de bebouwingslinten aan de Aalsmeerderweg en Hornweg de WVG-grens op 45 meter ligt, gerekend vanaf de perceelsgrens. De WVG-grens was namelijk bepaald op 50 meter vanuit de kant van de weg. Doordat bij een deel van de Aalsmeerderweg en Hornweg sprake is van fiets- en voetpaden, een parallelweg en een sloot waren er verschillen in de diepte van de percelen die de bestemming "Woondoeleinden" hebben. De perceelsgrenzen waren op de plankaart van het voorontwerp nergens dieper dan 45 meter, waardoor niemand erop achteruit is gegaan. De meeste percelen zijn er juist op vooruit gegaan. Daarnaast is achter de perceelsgrens (aansluitend op de 45 meter) nog een groen-blauwe bufferzone gepland. In paragraaf 4.3 van de toelichting is dit besluit toegelicht. Op de plankaart is de WVG-grens aangepast en is de bufferzone met een groen-blauwe stippellijn aangegeven.	A
2. Tevens wordt aanbevolen om achter de erven een groenstrook of overgangstrook te laten komen welke minstens op 90 meter gesitueerd is, om daarmee woongenot en andere leefomstandigheden op een normale wijze te beleven.	Aan de rand van het bedrijventerrein dat tegen de linten is aangelegd komen alleen categorie 1 of 2 bedrijven. Wettelijk is de hinderzone bij categorie 2 bedrijven 30 meter vanaf het bedrijventerrein tot aan de achtergevel van de woning. Wanneer de strook wordt opgerekt tot 90 meter gaat hiermee teveel grond verloren voor het bedrijventerrein en is het plan financieel niet haalbaar (zie tevens gemeentelijk standpunt bij inspraak 5.1). In paragraaf 4.3 van de toelichting zijn de milieucategorieën voor bedrijven verduidelijkt. In de voorschriften is de hinderzone van 30 meter behorende bij categorie 2 bedrijven vastgelegd. Op de plankaart is door middel van een groen-blauwe stippellijn de bufferzone aangegeven die in de hinderzone komt te liggen.	A

Hierna is het verslag opgenomen van de inspraakavond over het voorontwerpbestemmingsplan "N201-zone" gehouden in de Raadszaal van Aalsmeer op 16 juli 2001.

Spreker	Inspiraakreactie
Hr. A. Dijk Aalsmeerderweg 94 1432 CT AALSMEER	De stroken langs de lintbebouwing zijn in het hele bestemmingsplan 50 meter breed met uitzondering van het zuidelijke deel van de Aalsmeerderweg, waar de strook slechts 38 meter is. De Hr. Dijk vraagt of wij alle inwoners van Aalsmeer hetzelfde willen behandelen en de strook dus overal even breed maken. Hierbij vraagt hij zich af of 50 meter sowieso wel voldoende is (moet het niet 75 of 80 meter zijn om de privacy van de bewoners te bewaren?)
Hr. D. Been Hornweg 75 1432 GD AALSMEER	In aanvulling op de reactie van de heer Dijk meldt de heer Been dat er onder de bewoners van de Hornweg en de Aalsmeerderweg veel onrust heerst over de breedte van de stroken langs de linten. Bij de bewoners heerst de gedachte die ook de VVD heeft neergelegd in de Commissie Ruimtelijk Beleid om de strook 80 meter breed te maken. Dit zal veel bewoners meer ademruimte geven. Deze reactie zal ook schriftelijk ingediend worden namens de bewoners van de lintbebouwing.
Hr. B. Vollmuller Oosteinderweg 199 1432 AS AALSMEER	Het doel/de visie van de gemeenteraad is het verbeteren van de leef- en milieuomstandigheden van de inwoners van Aalsmeer. Dit bestemmingsplan realiseert dit niet. De bevolking moet steeds meer slikken en zuchten. Hij vraagt zich af hoe dit kan als er sprake zou zijn van zorgvuldige procedures. Samengevat kan gezegd worden dat de heer Vollmuller zich ernstige zorgen maakt.
Hr. J. Bol Oosteinderweg 145 1432 AJ AALSMEER	Stel nu eens dat $\frac{3}{4}$ van de bewoners van Aalsmeer-oost tegen de aanleg van het bedrijventerrein is. Hoe brengen we dan onze gevoelens over?

8.5 Communicatietraject ontwerpbestemmingsplan

Na verwerking van inspraak-en artikel 10 reacties op het voorontwerp, is het ontwerp-bestemmingsplan opgesteld. Het ontwerp is behandeld in de Raadscommissie van 5 november 2001, waarna het tervisie is gelegd met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen door de burgers en andere belanghebbenden (23 november – 21 december 2001). Op 7 januari 2002 heeft een hoorzitting voor de indieners van de zienswijzen plaatsgevonden. Deze zienswijzen (opgenomen in een separate "*Rapportage Zienswijzen*" van 15 januari 2002 met het daarbij behorende *Addendum van 11 februari 2002*) zijn verwerkt in het concept ontwerpbestemmingsplan, dat vervolgens in de Raadscommissie van 4 februari 2002 is behandeld.

8.6 Communicatietraject bestemmingsplan en verdere procedure

Op 14 februari 2002 is het bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld. Binnen 4 weken (uiterlijk 13 maart 2002) dient het vastgestelde plan ter inzage worden gelegd. Vanaf de datum van de terinzagelegging is er geduren-

de een periode van 4 weken de mogelijkheid tot het inbrengen van bedenkingen tegen het vastgestelde bestemmingsplan bij Gedeputeerde Staten (GS). Dit geldt alleen voor diegenen die een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan hebben ingebracht en ook voor belanghebbenden die kunnen aantonen redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest een zienswijze bij de raad kenbaar te maken en ook voor degenen die bedenkingen hebben inzake één of meer door de raad aangebrachte wijzigingen.

GS nemen een beslissing omtrent goedkeuring van het bestemmingsplan binnen 12 weken of indien er bedenkingen zijn ingediend, dan binnen 6 maanden na het verstrijken van de termijn van de bedenkingen. Dit zal uiterlijk begin oktober 2002 plaatsvinden. Aansluitend start de fase van beroep bij de Raad van State.

Het bestemmingsplan "N201-zone" heeft een geldigheidsduur van 10 jaar nadat het onherroepelijk is geworden. Binnen deze periode dienen de in dit bestemmingsplan genoemde uitwerkingsplannen te worden opgesteld. In de procedure van het opstellen van de uitwerkingsplannen zijn ook overlegmomenten met de burgers en andere belanghebbenden opgenomen (zie paragraaf 8.1). Binnen deze te volgen procedure voor de uitwerkingsplannen krijgt de Commissie Ruimtelijk Beleid een consulterende functie.

Bijlage 1: Akoestisch onderzoek

Aanleiding

In het kader van de te verlegging van de N201 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (najaar 2001) naar het effect van het nieuwe wegtracé tussen de Hogedijk en de Amstel.

Het onderzoek geeft inzicht in de optredende geluidbelasting als gevolg van het wegverkeerslawaai. De verkregen inzichten zijn getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (incl. aftrek 103 Wgh) uit de Wet Geluidhinder. Indien deze waarde wordt overschreden dient uit het akoestisch onderzoek te blijken welke maatregelen noodzakelijk zijn om de overschrijding tegen te gaan, en of eventueel hogere waarden bij Gedeputeerde Staten moeten worden aangevraagd.

Onderhavige tracé

Het tracé van de te verleggen N201 in de gemeente Aalsmeer doorsnijdt de lintbebouwing aan de Aalsmeerderweg, Middenweg, Hornweg en de Legmeerdijk. Het akoestisch onderzoek beschouwt de woningen binnen de zone van de verlegde N201 langs genoemd tracé.

Toetsingskader

De voorkeurswaarde voor nieuwe situaties bedraagt 50 dB(A). GS kunnen een hogere waarde van maximaal 55 / 60 dB(A)(ontheffing) vaststellen, af te wegen op grond van artikel 2.1.c en lid 4, uit het besluit grenswaarden binnen zones langs wegen.

In artikel 2.1.c. kan ontheffing worden verleend voor geprojecteerde, in aanbouw zijnde of aanwezige woningen voor een nieuwe weg, voor zover die weg:

- een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen, of;
- een zodanige verkeersverzamel functie zal vervullen, dat de aanleg van die weg zal leiden tot aanmerkelijke lagere geluidbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg.

Daar waar de geluidbelasting voor bestaande woningen de voorkeurswaarde overschrijdt, moet worden nagegaan welke maatregelen er nodig zijn om aan de 55 resp. 60 dB(A) norm te kunnen voldoen. Indien woningen een hogere gevelbelasting dan 50 dB(A) ondervinden, zal een gevelisolatie onderzoek moeten worden verricht. Dit onderzoek is nodig om te bepalen of de gevelwering toereikend is opdat een binnenniveau van 35 dB(A)-etmaalwaarde niet wordt overschreden.

Rekenmethode en invoergegevens

De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd door het adviesbureau DGMR raadgevende ingenieurs B.V. Ter bepaling van de geluidsbelasting op de gevels van de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn, met behulp van een computersimulatiemodel, berekeningen verricht. Deze berekeningen zijn uitgevoerd in overeenstemming met het "Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai" zoals bedoeld in artikel 102 van de Wet Geluidhinder.

Het model is opgebouwd uit bronnen(rijlijnen wegverkeer), bodemgebieden (taluds en bebouwing) en ontvangerpunten. Ontvangerpunten op 5 meter hoogte voor woningen met 2 etages en 1,5 meter voor woningen uitsluitend op begane grond niveau.

Alle berekeningen zijn uitgevoerd met een sectorhoekstap van twee graden en maximaal één reflectie per sectorhoek. Dit is conform de VOAB-afspraken.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens t.b.v. de berekeningen zijn verkregen van de afdeling Onderzoek van de provincie Noord-Holland.

Uitgangspunten geluidsberekeningen

Bij de berekeningen is onderscheidt gemaakt tussen de dagperiode (07.00 uur – 19.00 uur) en de nachtperiode (23.00 uur – 07.00 uur). Om te komen tot de geluidbelasting, is de etmaalwaarde vastgesteld. Deze is de hoogste van de volgende waarden:

L_{Aeq} dagperiode;

L_{Aeq} nachtperiode + 10 dB(A).

Berekend is de geluidbelasting inclusief een 3 dB aftrek ex art 103 van de Wgh. met de volgende uitgangspunten:

- wegdektype DZOAB, kruispunten voorzien van SMA 0/6, snelheid 80 km/h;
- streven naar 50 dB(A) voorkeursgrenswaarde, zonodig tot 55 dB(A), met aanvullende schermvoorzieningen, effect hebbend op meerdere woningen;
- daar waar een geluidwerend scherm niet kosteneffectief is ten hoogste 60 dB(A) (de hoogste wettelijke ontheffingswaarde) vaststellen;
- boven 60 dB(A) woningen aan de woonbestemming onttrekken (niet altijd slopen);
- er is sprake van verspreid gesitueerd bestaande of in aanbouw zijnde woningen, in buitenstedelijk gebied, zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. De weg zal een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie vervullen.

Geluidwerende maatregelen

Bij de aanleg van de weg zullen naast toepassing van geluidsreducerend asfalt schermen van 3,5 tot 5 meter hoogte worden geplaatst ter hoogte van de Hornweg en Legmeerdijk. Hogere schermen om voor een enkele woning tot een lagere geluidbelasting te komen is uit financieel oogpunt niet aanvaardbaar. Ter hoogte van de Aalsmeerderweg maken kanteldijken (hoogte van circa 4 meter) deel uit van het plan tot verlegging van de N201. Het daarop plaatsen van schermen is uit landschappelijk oogpunt niet aanvaardbaar. De te verleggen N201 ligt hier verdiept in een tunnelbak. Het viaduct in de Aalsmeerderweg over de verlegde N201 is ca. 60 meter breed en heeft daardoor tevens een geluidwerende werking.

Cumulatie

Bij verlening van hogere waarden dient ingevolge artikel 157 van de Wet geluidhinder rekening te houden met cumulatieve effecten; een beoordeling van het effect van verschillende bronnen op de totale geluidbelasting. Hier gaat het om de cumulatie met burgerluchtvaartlawaai van de luchthaven Schiphol. Uit het MER Schiphol 2003 blijkt dat in het prognosejaar 2010 de geluidbe-

lasting vanwege het burgerluchtvaartlawaaï circa $L_{den} 57 \text{ dB(A)}^3$ bedraagt. Volgens de VROM methode is dit een vervangende hinderbelasting van circa 61 dB(A) . In de schil van 51 tot 55 dB(A) bevinden zich 63 woningen waarvan 14% gehinderden als gevolg van burgerluchtvaartlawaaï. Na de aanleg van de weg zullen zich in dit gebied 15% gehinderden bevinden. De toename van 14% naar 15% gehinderden achten wij een geringe en aanvaardbare toename. In de schil van 56 tot 63 dB(A) bevinden zich 14% gehinderden als gevolg van burgerluchtvaartlawaaï. Na aanleg van de weg zullen zich in dit gebied 17% gehinderden bevinden. De toename van 14% naar 17% gehinderden achten wij eveneens een geringe en aanvaardbare toename.

Inspraak

Naar aanleiding van het ontwerp van de aanvraag tot vaststelling van een hogere waarde zijn schriftelijke opmerkingen ingediend door:

1. J.A.M. Brockhoff, Hornweg 109, 1432 AN Aalsmeer;
2. B. W. Vollmuller, Oosteinderweg 199, 1432 AS Aalsmeer;
3. R. Polman, Bertram 72, 1422 SC Uithoorn;
4. C. Mons, Legmeerdijk 285, 1187 KC Aalsmeer;
5. J.D. Offerman, Aalsmeerderweg 148, 1432 CV Aalsmeer;
6. J.M. van Baal-van Nimwegen en E.A. van Baal, Hornweg 126, 1432 GP Aalsmeer;
7. J.M. Hooijman, Legmeerdijk 291, 1432 KC Aalsmeer;
8. Van Riezen, bureau voor planologie en planontwikkeling bv (Spuistraat 112-114, 1012 VA Amsterdam), namens de heer De Pater en F.M.M. Wops inzake het perceel Oosteinderweg 230, 1432 AN Aalsmeer.

De in deze opmerkingen vervatte bezwaren zijn naar de mening van de provincie Noord-Holland door de gemeente Aalsmeer op aannemelijke wijze weerlegd. Adressanten zijn van die weerlegging op de hoogte gebracht.

Tot slot

De effecten van de verlegging van de N201 op andere wegen (o.a. de linten) en de akoestische gevolgen daarvan blijven bij de beoordeling van een verzoek om hogere waarde voor een andere weg (in dit geval de te verleggen N201) buiten beschouwing.

De Regionale Inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne is in kennis gesteld van het verzoek van de gemeente Aalsmeer voor hogere waarden en in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Dit heeft hij niet gedaan.

Besluit

Daar het verzoek, gezien het bovenstaande, gedeeltelijk voldoet aan wettelijke criteria en het provinciaal beleid dienaangaande, heeft de provincie Noord-Holland het volgende besloten;

1. hogere waarden vanwege de verlegging van de N201 (inclusief correctie ex artikel 103 van de Wet geluidhinder) volgens tabel 1 vast te stellen;
2. de hogere waarden voor de woningen Middenweg 29 en 55 en Hornweg 113 te weigeren;
3. de bewoners van de betrokken woningen een afschrift van deze brief te zenden.

³ L_{den} is de equivalente geluidbelasting over het etmaal, met toepassing van een straf-factor op het geluidsniveau in de avond- en nachtperiode.

Tabel 1: Vastgestelde hogere waarden

Adres	Vastgestelde hogere waarde dB(A)
Aalsmeerderweg 105	51
Aalsmeerderweg 115-117 (2won)	53
Aalsmeerderweg 119-125 (4won)	53
Aalsmeerderweg 120	52
Aalsmeerderweg 122-124 (2won)	52
Aalsmeerderweg 127-131 (3won)	53
Aalsmeerderweg 128	52
Aalsmeerderweg 132	54
Aalsmeerderweg 133	52
Aalsmeerderweg 141	
Aalsmeerderweg 142-144 (2won)	
Aalsmeerderweg 143	54
Aalsmeerderweg 146	53
Aalsmeerderweg 147	51
Aalsmeerderweg 148	53
Aalsmeerderweg 148a	
Aalsmeerderweg 150	52
Aalsmeerderweg 152	51
Aalsmeerderweg 154a	52
Aalsmeerderweg 156	51
Aalsmeerderweg 162	51
Oosteinderweg 188	52
Oosteinderweg 194	
Oosteinderweg 179-181 (2won)	51
Oosteinderweg 195	53
Oosteinderweg 204	51
Aalsmeerderweg 134	
Aalsmeerderweg 144a	
Middenweg 22	53
Middenweg 24	55
Middenweg 54	
Hornweg 100-102 (2won)	54
Hornweg 101	53
Hornweg 103-105 (2won)	54
Hornweg 104-106 (2won)	55
Hornweg 107	54
Hornweg 109	55
Hornweg 111	53
Hornweg 123	55
Hornweg 141a	51
Hornweg 78	51
Hornweg 79	52
Hornweg 80	51
Hornweg 87	51
Hornweg 89-91 (2won)	52
Hornweg 92-94 (2won)	53
Hornweg 96-98 (2won)	54
Legmeerdijk 283	52

Legmeerdijk 283	55
Legmeerdijk 285	53
Legmeerdijk 287	53
Legmeerdijk 289	53
Legmeerdijk 291	55
Legmeerdijk 301	

NB: Uit nader aanvullend onderzoek is inmiddels gebleken dat toch afdoende maatregelen kunnen worden getroffen om de woonbestemming van de woningen op de Aalsmeerderweg 134 en 144a te kunnen handhaven.

Voorschriften

Inhoudsopgave

1	Inleidende bepalingen	5
Artikel 1	Begripsbepalingen	5
Artikel 2	Wijzen van meten	9
2	Bestemmingsbepalingen	11
Artikel 3	Beschrijving in hoofdlijnen	11
Artikel 4	Woondoeleinden (W)	13
Artikel 5	Verkeersdoeleinden (V)	15
Artikel 6	Veilingbedrijf (VB)	15
Artikel 7	Water (Wt)	16
Artikel 8	Rioolwaterzuivering (RWZ)	16
Artikel 9	Uit te werken Bedrijfsdoeleinden (UB)	17
Artikel 10	Uit te werken Verkeersdoeleinden (UV)	21
Artikel 11	Waterkering (dubbelbestemming)	23
Artikel 12	Gasleiding, dubbelbestemming	24
3	Algemene bepalingen	27
Artikel 13	Vrijstelling voor bouwwerken en geringe afwijkingen	27
Artikel 14	Procedure vrijstelling	27
Artikel 15	Procedureregels uitwerkingsverplichting	28
Artikel 16	Geluidscontouren Schiphol	28
4	Slotbepalingen	31
Artikel 17	Gebruiksbe­palingen	31
Artikel 18	Strafbepaling	31
Artikel 19	Anti-dubbel­telbepaling	31
Artikel 20	Overgangsbe­palingen	31
Artikel 21	Eindbepaling	32

Inhoud (vervolg)

Bijlage 1

Staat van bedrijfsactiviteiten categorie 1 t/m 4

(Bron VNG Bedrijven en Milieuzonering, 1999)

1 Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1. Het bestemmingsplan of plan:
Het bestemmingsplan "N201-zone" vervat in de plankaart en in deze voorschriften, één en ander zoals bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.
2. De plankaart of kaart:
De bij het plan behorende en als zodanig gewaarmerkte kaart met bijbehorende verklaring, waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangegeven.
3. Het plangebied:
Het geheel van gronden -water daaronder begrepen- dat door de grens van het plan wordt omsloten.
4. Bouwwerk:
Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.
5. Gebouw:
Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.
6. Hoofdgebouw:
Een gebouw dat op een bouwperceel door zijn ligging, constructie of afmetingen als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken en niet zijnde een bijgebouw.
7. Bijgebouw:
Een bouwwerk, dat niet direct ten dienste staat van de woonfunctie, zoals een carport garage, berging of hobbyruimte en dat zowel wat betreft afmetingen als in functioneel opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.
8. Aan- en uitbouw:
Een aan een gebouw aanwezig bouwwerk, dat al dan niet rechtstreeks vanuit dat gebouw toegankelijk is. Een aan- en uitbouw is zowel wat betreft afmetingen als in functioneel opzicht ondergeschikt aan het hoofdgebouw.
9. Bouwperceel:
Een aaneengesloten bebouwd of onbebouwd stuk grond dat behoort bij een bestaand of op te richten bouwwerk of complex van bouwwerken.

10. **Woning:**
Een tot bewoning bestemd gebouw dat uit bouwtechnisch oogpunt gezien blijvend is bestemd voor permanente bewoning door één particulier huishouden.
11. **Bebouwingsgrens:**
Een op de kaart aangegeven lijn die niet door gebouwen mag worden overschreden, behoudens krachtens deze voorschriften toegelaten afwijkingen.
12. **Bestemmingsvlak:**
Een op de kaart aangegeven vlak met dezelfde bestemming.
13. **Bebouwingsvlak:**
Een op de kaart aangegeven vlak binnen het bestemmingsvlak waarbinnen de bebouwing ten behoeve van de desbetreffende bestemming is toegestaan.
14. **Bebouwde oppervlakte:**
De som van de oppervlakten van alle bouwwerken op een bouwperceel of bestemmingsvlak.
15. **Hoogbouw:**
Een gebouw bestaande uit meer dan drie boven het maaiveld gelegen bouwlagen.
16. **Laagbouw:**
Een gebouw bestaande uit drie of minder boven het maaiveld gelegen bouwlagen.
17. **Bedrijfsgebouw:**
Een gebouw, dat blijkens aard en indeling bruikbaar is voor een bedrijf en noodzakelijk is voor een bedrijf, met uitzondering van (bedrijfs)woningen.
18. **Aan huis gebonden beroep:**
Een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, (para)medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied, dat door de beperkte omvang, met behoud van de woonfunctie in een woning met de daarbij behorende bijgebouwen kan worden uitgeoefend. Het behoud van overwegend de woonfunctie in de woning staat voorop.
19. **Tuinbouwbedrijf:**
Bedrijven gericht op het telen, kweken en verzorgen van sierteeltgewassen, tuinbouwzaden of tuin- en kasvruchten, mits de exploitatie van deze bedrijven geheel of grotendeels gebonden is aan ter plaatse of in de nabijheid aanwezige gronden. Hieronder wordt mede begrepen bedrijven gericht op het handelen in sierteeltgewassen, tuinbouwzaden of tuin- en kasvruchten, mits deze activiteiten een ondergeschikt deel van de bedrijfsvoering uitmaken.
20. **Veilingbedrijf:**
Een bedrijf alwaar producten in het openbaar bij opbod dan wel bij afslag verhandeld worden.
21. **Veilinggebonden bedrijf:**
Een bedrijf dat functioneel aan de veiling gebonden is vanwege het feit dat

er producten en/of diensten worden aangeboden die rechtstreeks verband houden met activiteiten van de veiling, zoals kopersactiviteiten (groothandel), veredelingsactiviteiten, restaurant en vergaderaccommodaties.

22. Handel:

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, dan wel aan instellingen of personen ter aanwending in een andere bedrijfsactiviteit.

23. Verblijfsgebied:

Openbare buitenruimte bestemd voor ontsluiting van woonbuurten, groenvoorzieningen, speelterrein of parkeerruimte.

24. Duurzaam bouwen:

Zowel betrekking op het bouwen zelf als ook op de locatiekeuze, op het stedenbouwkundig ontwerp en op de inrichting van de buitenruimte. Toepassing van milieuvriendelijke materialen, energiebesparing (zonoriëntatie, passieve zonne-energie), minimaliseren van verharde oppervlakten waardoor infiltratie van regenwater mogelijk blijft. Uitgaan van verbeterd gescheiden rioolstelsel en dergelijke.

25. Seksinrichting:

De voor publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig of in omvang alsof zij bedrijfsmatig was seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van pornografische aard plaatsvinden.

26. Prostitutie:

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander, tegen vergoeding.

27. Lintbebouwing:

Dit type bebouwing hangt samen met de in het verleden toegepaste wijze van ontginning van de gronden. In veel gevallen werd de (veen)wildernis door het aanleggen van een wetering en een weg ontsloten. Vanaf deze weg, waarlangs boerderijen en huizen werden geplaatst, werden evenwijdig aan elkaar sloten gegraven ten behoeve van de ontwatering van het veen. Dit verkavelingspatroon wordt momenteel op sommige plaatsen in het Hollands-Utrechtse veengebied nog vrijwel ongeschonden aangetroffen.

28. Bedrijvenpark:

Het betreft kantoren en bedrijven in een representatieve omgeving. Het ambitieniveau voor de inrichting is relatief hoog; water en groen spelen hierin een belangrijke rol.

29. Modern gemengd:

Hier is sprake van een bedrijvenpark met een mix van bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 4 (zie bijlage 1: Staat van Bedrijfsactiviteiten van deze voorschriften).

30. Transport & Distributie:

Een terrein voor transport & distributie dient vooral functioneel te zijn. Vanuit bedrijfsvoering zijn veelal ruime kavels noodzakelijk. Dit type ter-

terrein past het beste op locaties die goed bereikbaar zijn met de auto en slecht met het openbaar vervoer.

31. Schipholgebonden bedrijven:

Bedrijven waarvoor het op grond van hun plaats in de vervoerketen bedrijfseconomisch van belang is dat zij nabij schiphol gevestigd zijn. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om bedrijven waarvan de goederenstroom minimaal 25% luchtvracht bevat, bedrijven die vanwege hun Europese distributiefunctie dagelijks luchtvracht hebben, bedrijven die deel uitmaken van de aan luchthaven gerelateerde logistieke keten en bedrijven die afkomstig zijn uit de luchtvrachtindustrie.

32. Schipholgeoriënteerde bedrijven:

Bedrijven die geen directe functionele relatie hebben met de luchthaven doch die willen profiteren van de (inter)nationale bereikbaarheid via spoor, weg en lucht van de luchthaven. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om transportbedrijven.

33. Retail:

Omvat alle detailhandel (zowel kleinschalige als grootschalig). Retail staat voor het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

34. Leisure:

Omvat sport-, recreatie- en amusementsactiviteiten.

35. Ondergronds Logistiek of Bovengronds Logistiek Systeem:

Een integraal onderdeel van het bereikbaarheidsprofiel van de mainportfunctie Schiphol en de VBA.

36. Concept Duurzaam Veilig:

De essentie van dit concept is het voorkomen van ernstige verkeersongevallen door een systematische aanpak van risicofactoren vanuit een totaalvisie. Concreet moet dit leiden tot wegen die elk slechts één verkeersfunctie vervullen, waarbij de inrichting zodanig vorm gegeven moet worden dat het voor alle weggebruikers duidelijk is hoe zij zich moeten gedragen en welk gedrag zij van anderen kunnen verwachten. Daarnaast moet binnen een wegcategorie de homogeniteit gewaarborgd worden. Dit betekent dat grote verschillen in snelheid, bewegingsrichting, massa en kwetsbaarheid tussen de verkeersdeelnemers voorkomen moet worden.

37. IGGV-strip:

De groen-blauwe zone aan de westelijke zijde van de Machineweg in het plangebied. Deze zone is circa 200 m breed en is bedoeld voor groen- en waterpartijen met daarin bedrijfsverzamelgebouwen. De IGGV-strip is opgenomen in de Intergemeentelijke Gebiedsvisie voor de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uithoorn en de Ronde Venen van 2001.

38. Parkmanagement:

Het management van uitbesteden van niet-kernactiviteiten van ondernemers op een bedrijventerrein en het beheer en onderhoud van openbare ruimte. Dit met als oogmerk de dynamiek op het terrein te versterken om

versterken om continue kwaliteitsverbetering en waardevermeerdering van onroerend goed te realiseren in partnership tussen bedrijfsleven en overheid (bijvoorbeeld in de vorm van een vereniging van eigenaren in samenwerking met gemeente) en aannemers voor de uitbestede activiteiten.

In het kader van parkmanagement zijn collectieve voorzieningen, waaronder bijvoorbeeld een kinderdagverblijf voor de bedrijven mogelijk.

39. Bestaande woningen:

Woningen aanwezig ten tijde van vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan.

40. Bedrijfswoning:

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die alleen is bedoeld voor de vestiging van het huishouden van een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van de grond ter plaatse van het gebouw of terrein noodzakelijk moet worden geacht.

41. Groen-blauwe buffer:

Betreft een overgangszone tussen de bebouwing van de linten aan de Aalsmeerderweg en Hornweg en het bedrijventerrein. Deze buffer wordt ingericht met water en groen en vormt een duidelijke zichtbare, natuurlijke grens tussen de linten en het bedrijventerrein.

42. Kunstwerken:

Betreft civieltechnische verkeerskundige bouwwerken als viaducten, bruggen, ongelijkvloerse kruisingen en dergelijke.

43. Water:

Alle binnen het plangebied gelegen oppervlaktewateren onder welke benaming dan ook, met in begrip van de waterbodems en taluds en de daarin, daaronder of daarboven aangebrachte werken, die een functie hebben voor de af- en/of aanvoer en/of berging van het op de bodem vrij aanwezige water.

44. Floor Space Index:

De verhouding tussen het totale kaveloppervlak en het bruto vloeroppervlak wat gerealiseerd wordt.

Artikel 2 Wijzen van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. Oppervlakte van gebouwen:

Het oppervlak tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of tot de harten van de scheidsmuren.

2. Goothoogte van gebouwen:

Van de horizontale snijlijn van elk dakvlak met het daaronder gelegen buitenwerks gevelvlak tot aan de hoogte van de kruin van de weg waar het gebouw toegankelijk is, dan wel tot aan de gemiddelde hoogte van het afgewerkte bouwperceel.

3. Bouwhoogte van gebouwen:

De afstand tussen de gemiddelde hoogte van het terrein in afgewerkte

toestand ter plaatse en het hoogste punt van een gebouw, uitsteeksels zoals schoorstenen, lichtkoepels, antennes, liftkoepels en andere ondergeschikte bouwdelen niet meegerekend.

4. Hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde:
De afstand tussen de gemiddelde hoogte van het terrein in afgewerkte toestand ter plaatse en het hoogste punt van het bouwwerk.
5. Afstand tot bestemmingsgrens:
De kortste afstand van enig punt van een bouwwerk tot de bestemmingsgrens.

2 Bestemmingsbepalingen

Artikel 3 Beschrijving in hoofdlijnen

Status

1. De beschrijving in hoofdlijnen dient als referentiekader voor de ruimtelijke inrichting van het plangebied. De aan de gronden toegekende doeleinden zullen met in acht neming van de hierna genoemde doelstellingen en het op te stellen beeldkwaliteitsplan voor het bedrijventerrein worden nagestreefd in de uitwerkingsplannen.

Doelstellingen.

2. Voor dit bestemmingsplan gelden de volgende centrale doelstellingen:
 - a. planologisch mogelijk maken van de aanleg van de te verleggen provinciale N201 met aansluiting op het te realiseren hoogwaardige en duurzame bedrijventerrein;
 - b. creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijvigheid en kantoren in de lichte en middelzware milieucategorieën 1 tot en met 3 van de Brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten, 1999 (opgenomen in bijlage 1 van deze voorschriften);
 - c. bestaande lintbebouwing conserveren en zoveel mogelijk behouden;
 - d. bedrijvigheid ruimtelijk en landschappelijk zorgvuldig inpassen, waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande lintbebouwing. Hiertoe wordt een groen-blauwe buffer tussen de lintbebouwing en het bedrijventerrein gerealiseerd;
 - e. plangebied in samenhang met de ruimtelijke structuur van de kern Aalsmeer ontwikkelen, vermeden moet worden dat het plangebied een barrière vormt tussen Aalsmeer-Dorp en woonwijk Nieuw Oosteinde;
 - f. rekening houden met de waterbeheersing in combinatie met de te realiseren 'groen-blauwe zone (IGGV-strip)' aan de westelijke zijde van de Machineweg en de voorstellen voor de waterstructuur op basis van het waterstructuurplan.

Wijze waarop de doelstellingen worden nagestreefd

3. Ten aanzien van de te verleggen N201 geldt:
 - a. realisering van de te verleggen N201;
 - b. uitgangspunt vormt het tracé en het verkeerskundig ontwerp zoals door provincie en betrokken gemeenten zijn overeengekomen en omschreven in de terzake gesloten bestuursovereenkomst (7 mei 2001) tussen provincie Noord-Holland, provincie Utrecht en de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en de Ronde Venen inclusief de daarin genoemde discussiepunten;
 - c. zorgvuldige landschappelijk inpassing van het tracé, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de bestaande lintbebouwing.

4. Ten aanzien van het te realiseren bedrijventerrein geldt:
 - a. het bedrijventerrein (circa 180 hectare) wordt onderverdeeld in karakteristieke deelgebieden met water- en groenstructuur, waarbij de principes van duurzaam bouwen worden toegepast, gestreefd wordt naar een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein;
 - b. toepassing van een milieuzonering (categorie 1 tot en met 3 van de Brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten, 1999), zoals opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten in bijlage 1 van deze voorschriften;
 - c. segmentering van het bedrijventerrein voor “modern gemengd”, transport & distributie, bedrijvenpark, veilinggebonden bedrijvigheid, schipholgeoriënteerde bedrijvigheid, solitaire kantoren;
 - d. zowel bedrijventerreinen als kantoren zijn voorzien. Ter hoogte van de bebouwing aan de linten zijn achter de overgangszone (groen-blauwe buffer), uitsluitend lage milieucategorieën (1 en 2 van de Brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten, 1999) toegestaan. Hoogwaardige bedrijfsverzamelgebouwen zijn in de groen-blauwe zone aan de Machineweg (IGGV-strip) geprojecteerd;
 - e. realisering kwalitatieve overgangszone van water en groen (groen-blauwe buffer) tussen bedrijventerrein en lintbebouwing;
 - f. centrale verkeersontsluiting via de Middenweg, waarbij verkeersafwikkeling op de linten zoveel mogelijk wordt gemeden;
 - g. aansluiting van het bedrijventerrein op hoogwaardig openbaar vervoer;
 - h. bouw en ontwerp van de gebouwen en inrichting van de buitenruimte dienen zo goed mogelijk rekening te houden met de uitgangspunten (landschappelijke inpassingen, hoogwaardige stedenbouwkundige kwaliteit en duurzaamheid). Naast deze uitgangspunten worden nader vast te stellen voorwaarden opgenomen in de op te stellen beeldkwaliteitsplannen voor het plangebied en het bedrijventerrein van de N201-zone;
 - i. uitvoering van een Distributie Planologisch Onderzoek om inzicht te krijgen in de aard en omvang van de bedrijfsactiviteiten;
 - j. geen toepassing zal worden gegeven aan artikel 9 lid 5, voordat de gemeente voor het uit te werken gebied een plan heeft opgesteld ten behoeve van de ontsluitingsstructuur en groenstructuur.
5. Ten aanzien van de bestaande lintbebouwing geldt:
 - a. lintbebouwing zo min mogelijk aantasten, bestaande (landschappelijke) kwaliteiten versterken;
 - b. versterken van de woonfunctie in de linten;
 - c. uitplaatsen van bedrijvigheid;
 - d. realiseren overgangszone (water en groen met lichte bedrijvigheid) tussen lintbebouwing en bedrijventerrein;
 - e. dat er verkeersbeperkende maatregelen worden getroffen om verkeerstoename op de bestaande linten te voorkomen.
6. Ten aanzien van het plangebied geldt:
 - a. realiseren van minimaal 11 % van het totale plangebied (inclusief IGGV-strip) als open water;
 - b. realiseren van minimaal 5% van het plangebied exclusief IGGV-strip als groen in het plangebied;

- c. voor de hoofdwatgangen (principeprofielen) een minimale breedte op waterlijn van 7 meter, een minimale waterdiepte van 1 meter, een minimale bodembreedte van 1 meter. Daarnaast geldt als hellingshoek voor het onder- en bovenwatertalud van 1:2 of 1:3. Bovendien dient er geen beschoeiing te zijn. Deze profielen dienen als uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de waterstructuur en het inrichtingsplan van het bedrijventerrein;
- d. realiseren van watgangen conform het waterstructuurplan, waarvan de hoofdstructuur voor het plangebied op de plankaart is aangegeven en conform de eisen, zoals die gelden ten aanzien van watgangen (zie artikel 7 van deze voorschriften).

Artikel 4 Woondoeleinden (W)

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart met "Woondoeleinden (W)" aangegeven gronden zijn bestemd voor het wonen en de daarbij behorende voorzieningen.
2. Op de gronden zijn toegestaan:
 - a. hoofdgebouwen (zie situering op plankaart): deze bestaan uit alleenstaande woningen of uit geschakelde woningen;
 - b. bijgebouwen (inclusief aan- en uitbouwen);
 - c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
 - d. tuinen en erven: gronden aangeduid met 'mg' (= met bijgebouwen) en gronden aangeduid met 'zg' (= zonder bijgebouwen);
 - e. verhardingen;
 - f. groenvoorzieningen;
 - g. achterpaden en uitritten;
 - h. watgangen.

Bebouwingsvoorschriften

3. Per bouwperceel is één woning (hoofdgebouw) toegestaan.
4. De bouwdiepte van de woning bedraagt maximaal 15 meter.
5. De maximaal toegestane goothoogte van de woning bedraagt 6 meter en de nokhoogte maximaal 8,5 meter.
6. De voorgevel van de woning mag maximaal 5 meter achter de voorste perceelsgrens worden gebouwd.
7. De afstand van de woning tot de zijdelingse perceelsgrens wordt gerelateerd aan de breedte van de bouwkael. De volgende categorieën worden in dit verband onderscheiden:
 - a. bij een perceelsbreedte van 25 meter of meer: 5 meter;
 - b. bij een perceelsbreedte tussen 20 en 25 meter: 4 meter;
 - c. bij een perceelsbreedte tussen 15 en 20 meter: 3 meter;
 - d. bij een perceelsbreedte van 15 meter of kleiner: 2 meter.
8. De afstand van dubbele woningen tot aan één van de zijdelingse perceelgrenzen dient ten minste 5 meter te bedragen.
9. Bij elke woning zijn bijgebouwen toegestaan, met dien verstande dat de grondoppervlakte van het betreffende erf voor niet meer dan 1/3^e wordt bebouwd en waarbij de volgende bepalingen in acht worden genomen:
 - a. de maximaal toegestane oppervlakte aan bijgebouwen bedraagt:
 - bij een bouwperceel van 400 m² of groter: 60 m²;
 - bij een bouwperceel van 300 m² tot 400 m²: 50 m²;
 - bij een bouwperceel van kleiner of gelijk 300 m²: 40 m².
 - b. de bijgebouwen ten dienste staan van het hoofdgebouw op hetzelfde perceel;

- c. de bijgebouwen mogen uitsluitend binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak en/of op de gronden met de aanduiding "mg" worden gebouwd, met dien verstande dat een bijgebouw minimaal 4 meter terugliggend ten opzichte van de voorgevel van het woonhuis wordt gebouwd;
 - d. indien een bijgebouw los van het hoofdgebouw is geprojecteerd, is de maximale goot- en bouwhoogte respectievelijk 3 en 4.5 meter. Indien het bijgebouw aan het hoofdgebouw is geprojecteerd, is de maximale bouwhoogte 3 meter plat afgedekt.
 - e. bijgebouwen kunnen tot op de zijdelingse perceelgrens worden gebouwd;
 - f. een aan- en bijgebouw dient minimaal 4 meter terugliggend te worden gebouwd ten opzichte van de voorgevel van het woonhuis, binnen het op de plankaart aangegeven gebied "mg";
 - g. de afstand van een bijgebouw tot de woning – voorzover niet aangebouwd- dient minimaal 5 meter te bedragen;
 - h. een aan/uitbouw achter het hoofdgebouw is toegestaan over de volle breedte van de woning, 3 meter diep, tot een hoogte van 3 meter, plat afgedekt, met dien verstande dat de totale bouwdiepte van de woning (hoofdgebouw plus aan/uitbouw) maximaal 18 meter dient te bedragen.
 - i. indien wordt beoogd om (een gedeelte van) een bijgebouw te gebruiken ten behoeve van de woonfunctie, of indien hiervoor de fysieke mogelijkheden worden gecreëerd in de vorm van een tussendeur, wordt dit gedeelte als onderdeel van het hoofdgebouw beschouwd en dient de afstandsmaat, zoals verwoord in lid 8 van dit artikel in acht te worden genomen.
10. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen. Erfscheidingen voor de voorgevel mogen maximaal 1 meter bedragen.
11. Voor erkeruitbouwen aan de voorzijde van de woning gelden de volgende bepalingen:
- a. de diepte van de erker vanaf de voorgevel mag maximaal 1 meter bedragen;
 - b. de erker heeft een breedte gelijk aan die van de woonkamer;
 - c. het dak van de erker is uitgevoerd met rechte grootlijsten;
 - d. de raamindeling van de erker dient in overeenstemming te zijn met het bestaande gevelbeeld.
12. Voor dakkapellen gelden de volgende bepalingen:
- a. voor zover gelegen op het achterdakvlak kan de breedte niet meer dan $\frac{2}{3}$ van de breedte van het dakvlak van de woning beslaan;
 - b. voor zover gelegen op het voordakvlak kan de breedte niet meer dan $\frac{1}{2}$ van de breedte van het dakvlak van de woning beslaan;
 - c. indien de nokrichting van de woning haaks staat op de bebouwingsgrens kan de breedte niet meer dan $\frac{1}{2}$ van de breedte van het dakvlak van de woning beslaan;
 - d. de bovenzijde van de dakkapel dient tenminste 0,5 meter onder de noklijn te liggen;
 - e. de onderzijde van de dakkapel dient in het dakvlak geplaatst te worden;
 - f. per dakvlak zijn meerdere dakkapellen toegestaan, met dien verstande dat de dakkapellen op dezelfde verdieping worden gerealiseerd en tezamen voldoen aan de maximaal toegestane breedte.

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

Beroep aan huis

14. Tevens zijn de gronden bedoeld voor uitoefening van een aan huis gebonden beroep, met de daarbij behorende voorzieningen zoals praktijk- en kantoorruimte, mits de woonfunctie als overwegende functie gehandhaafd blijft en de activiteit geen onevenredige hinder voor het woonmilieu oplevert. De ruimte die onttrokken wordt aan de woning mag niet meer dan 1/3 deel van het totale vloeroppervlak (begane grond + verdiepingen) van de woning beslaan.

Vrijstelling

15. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen voor lid 6, waarbij de woning tot maximaal 10 meter achter de voorste perceelsgrens mag worden gebouwd.

Artikel 5 Verkeersdoeleinden (V)

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart met “Verkeersdoeleinden (V)” aangegeven gronden zijn bestemd voor verkeer, fiets- en wandelpaden, parkeer- en groenvoorzieningen, bermen, taluds, verkeersremmende voorzieningen, watergangen, kanteldijken, geluidwerende voorzieningen, haltes voor openbaar vervoer met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde zoals duikers, straatmeubilair, bruggen en lichtmasten, alsmede voor een transportvoorziening (Bovengrondse en Ondergrondse Logistiek Systeem (BLS/OLS)).

Bebouwingsvoorschriften

2. Op de gronden zijn uitsluitend gebouwen toegestaan ten dienste van het verkeer en van openbare nutsvoorzieningen (met een maximum inhoud van 25 m³ en een hoogte van maximaal 3 meter).
3. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 2 meter bedragen, met uitzondering van lantaarnpalen, bewegwijzering en dergelijke.
4. Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de contour van de molenbiotop is de toegestane bouwhoogte binnen 100 meter rond de molen 4.5 meter, binnen 200 meter rond de molen 6.5 meter en binnen 300 meter rond de molen 8.5 meter.
5. Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de geluidscontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.
6. De situering van de gelijkvloerse oversteek met verkeersregelininstallatie op de Hornweg is met een aanduiding op de plankaart aangegeven.

Artikel 6 Veilingbedrijf (VB)

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart met “Veilingbedrijf (VB)” aangegeven gronden zijn bestemd voor een veilingcomplex ten behoeve van de afzet van sierteeltproducten en ten behoeve van het verlenen van aan de sierteelt verwante

verwante dienstverlening, waaronder in de zin van deze bestemming wordt verstaan:

- a. het verlenen van diensten tussen bedrijfs- en handelsgenoten, zoals banken en bemiddelingsbureaus;
- b. andere vormen van dienstverlening ten dienste van sierteelt, zoals advies- en voorlichtingsbureaus vergader- en tentoonstellingsruimten echter geen hotel of motel;
- c. het verpakken en het transporteren van sierteeltproducten;
- d. de groothandel, waarbij uitsluitend geleverd wordt aan bedrijfs- en handelsgenoten;
- e. het geven van voorlichting en excursies in het kader van onderwijs en toerisme;
- f. met de daarbij behorende bouwwerken, met uitzondering van motorbrandstofverkooppunt, alsmede voor open terreinen, waaronder opslag-, los-, laad- en parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en water.

Bebouwingsvoorschriften

2. Ten aanzien van de bebouwing van de in het eerste lid bedoelde gronden wordt bepaald, dat:
 - a. ten hoogste 80% van de oppervlakte mag worden bebouwd;
 - b. de bouwhoogte van de bedrijfsgebouwen mag niet meer bedragen dan 26 meter;
 - c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd, waarvan de hoogte niet meer dan 7 meter mag bedragen;
 - d. de maximale hoogte van billboards en reclamemasten mag 26 meter bedragen.
3. De situering van de bovengrondse transportvoorziening is op de plankaart met een aanduiding aangegeven.

Artikel 7 Water (Wt)

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart met "Water (Wt)" aangegeven gronden zijn bestemd voor waterpartijen, waterlopen, waterberging en -afvoer en voor regulering van de waterhuishouding met de daarbij behorende bouwwerken inclusief bruggen en duikers.

Bebouwingsvoorschriften

2. De bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 meter.
3. Voor beheer en onderhoud van de hoofdwatgangen dient aan weerszijden een onderhoudsstrook ter breedte van 5 meter, gemeten uit de insteek te worden vrijgehouden. Voor de overige wateren dient aan weerszijden een onderhoudsstrook ter breedte van 2 meter te worden vrijgehouden. Indien ten aanzien van beheer en onderhoud afgeweken wordt van de Keur dient dit in overleg met het waterschap plaats te vinden.
4. Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de geluidscontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Artikel 8 Rioolwaterzuivering (RWZ)

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart met “Rioolwaterzuivering (RWZ)” aangegeven gronden zijn bestemd voor rioolwaterzuivering met de daarbij behorende gebouwde voorzieningen (bedrijfsgebouwen, verhardingen, ontsluitingen, parkeren) en ongebouwde voorzieningen als groenvoorzieningen, waterlopen en dergelijke.

Bebouwingsvoorschriften

2. De maximale bouwhoogte van de bedrijfsgebouwen bedraagt 8 meter.
3. De gronden mogen voor maximaal 80 % worden bebouwd.
4. De bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 8 meter.
5. Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de contour van de molenbiotop is de toegestane bouwhoogte binnen 100 meter rond de molen 4.5 meter, binnen 200 meter rond de molen 6.5 meter en binnen 300 meter rond de molen 8.5 meter.
6. Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de geluidscontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Artikel 9 Uit te werken Bedrijfsdoeleinden (UB)

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart met “Uit te werken Bedrijfsdoeleinden (UB)” aangegeven gronden zijn bestemd voor het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten in de 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, 1999. Uitzondering hierop zijn tuinbouwbedrijven (behalve voor het gearceerde gebied op de plankaart) en bedrijfsfuncties genoemd in het Inrichtingen en Vergunningenbesluit milieubeheer.
2. De gronden worden bestemd voor de volgende segmenten en met inachtnaam van de volgende percentages:
 - a. kaveloppervlakten bestemd voor bedrijven in het segment ‘modern gemengd’ worden tot een maximum van 45% van het bestemmingsvlak Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden toegestaan;
 - b. kaveloppervlakten bestemd voor bedrijven in het segment ‘bedrijvenpark’ worden tot een maximum van 25% van het bestemmingsvlak Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden toegestaan;
 - c. kaveloppervlakten bestemd voor bedrijven in het segment ‘transport en distributie’ worden tot een maximum van 40% van het bestemmingsvlak Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden toegestaan;
 - d. kaveloppervlakten bestemd voor het segment ‘retail’ worden tot een maximum van 5% van het bestemmingsvlak Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden toegestaan;
 - e. kaveloppervlakten bestemd voor het segment ‘leisure’ worden tot een maximum van 25% van het bestemmingsvlak Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden toegestaan;
 - f. kaveloppervlakten ten behoeve van voorzieningen in het kader van parkmanagement (waaronder collectieve voorzieningen als bijvoorbeeld kinderdagverblijf, voor zover deze voldoen aan de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 3) en aan de uitwerkingsregels in lid 4 van dit artikel) worden tot een maximum van 1% van het bestemmingsvlak Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden toegestaan;

- g. onder de in lid 9.2.a tot en met 9.2.c genoemde segmenten valt onder meer veilinggebonden bedrijvigheid tot een maximum van 60% van de totale oppervlakte van deze segmenten;
 - h. onder de in lid 9.2.a tot en met 9.2.c genoemde segmenten valt onder meer Schipholgeoriënteerde bedrijvigheid, tot een maximum van 20% van de totale oppervlakte van deze segmenten;
 - i. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd de in lid 9.2.a tot en met 9.2.h genoemde percentages te wijzigen indien nader economisch onderzoek of nader verkeerskundig onderzoek hiertoe aanleiding geeft, met dien verstande dat deze wijziging niet meer dan 50% van de genoemde percentages bedraagt.
3. Voorts zijn de gronden bestemd voor bouwwerken, verhardingen, verkeersvoorzieningen, wegen en ontsluitingen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, openbaar vervoer en water, alsmede voor “woondoeleinden” voor bestaande woningen, voorzover deze voldoen aan het gestelde in de uitwerkingsregels in lid 4 van dit artikel.

Uitwerkingsregels

4. Burgemeester en Wethouders werken de in lid 1 omschreven bestemming overeenkomstig artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het gestelde in de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 3) uit, met inachtneming van de volgende regels:
- a. het bedrijventerrein zal worden aangesloten op openbaar vervoer, waarbij onder andere ook aansluiting op de zijtak van de Zuidtangent (oost-westverbinding) of een noord-zuidverbinding richting Amsterdam tot de mogelijkheden behoort;
 - b. het bedrijventerrein zal worden ontsloten via de te verleggen N201. De centrale entree van het bedrijventerrein ligt ter hoogte van de Middenweg met de kruising van de te verleggen N201. Vanaf de start van de planuitvoering zal worden zorgdragen voor een adequate ontsluiting.;
 - c. indeling van het duurzame en hoogwaardige bedrijventerrein in karakteristieke deelgebieden (schaal bebouwing) met water- en groenstructuur;
 - d. segmentering van het bedrijventerrein conform de in lid 2 bedoelde segmenten. Hoogwaardige bedrijfsverzamelgebouwen zijn in de groen-blauwe zone van circa 200 meter breed aan de Machineweg (IGGV-strip) gedacht;
 - e. toepassing milieuzonering, waarbij de lichte categorieën (1 en 2 van de Brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten, 1999) in de omgeving van de lintbebouwing zijn gesitueerd en categorie 3 van voornoemde brochure verder van de lintbebouwing vandaan;
 - f. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd door middel van een vrijstelling ook categorie 4 bedrijven (conform de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen in bijlage 1 van deze voorschriften) toe te laten, mits vooraf de VROM-inspectie is gehoord en dat in een dergelijke situatie (bijvoorbeeld door extra maatregelen) sprake moet zijn van hinder die vergelijkbaar is met die van een categorie 3 bedrijf;
 - g. realisering van “groen-blauwe bufferzone” tussen de lintbebouwing en de grens van het bedrijventerrein. De bufferzone krijgt een breedte van minimaal 20 meter en wordt ingericht met water (inclusief benodigde ruimte voor onderhoudsstroken) en groen;

- h. uitgaan van een maximale bouwhoogte variërend van 6 tot 15 meter. Hogere gebouwen zullen vooral een plaats krijgen op zichtlocaties langs de Middenweg en bij de aansluiting van de Middenweg op de nieuwe N201;
- i. de maximale bouwhoogte in de directe omgeving buurt van de linten bedraagt maximaal 6 tot 9 meter, respectievelijk 2 tot 3 bouwlagen, teneinde het karakter van de lintbebouwing te behouden;
- j. incidenteel zijn accenten tot 26 meter hoogte via vrijstelling toegestaan (reclamemasten, billboards en dergelijke);
- k. het maximaal bebouwingspercentage is 70 % per perceel;
- l. kaveloppervlakten van solitaire kantoren worden tot een maximum van 10% van het bestemmingsvlak Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden toegestaan, in beginsel uitsluitend in de IGGV-strip en in de zone rond de kruising Middenweg-N201;
- m. voor vloeroppervlak bestemd voor Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden niet zijnde solitaire kantoren geldt een gemiddelde floor space index van maximaal 1,2;
- n. 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%;
- o. per bouwperceel is 1 hoofdgebouw toegestaan;
- p. parkeren dient zoveel mogelijk op eigen erf gerealiseerd te worden en dient zoveel als mogelijk aan het zicht onttrokken te worden. Uitgegaan wordt van een gemiddelde parkeernorm van 1 parkeerplaats op 50 m² kantoor c.q. bedrijfsruimte;
- q. achterkanten en achterterreinen van de gebouwen eveneens hoogwaardig inrichten;
- r. onderlinge afstanden tussen de gebouwen dienen minimaal 6 meter te zijn;
- s. groene afscherming aan de randen van het bedrijventerrein realiseren;
- t. realiseren beplanting langs de interne wegenstructuur en fiets- en wandelpaden (groene uitstraling van het bedrijventerrein);
- u. uitwerking mag niet conflicteren met de beperkingen die de luchthaven Schiphol aan de omgeving stelt in verband met het goed en veilig functioneren van de beveiligingssystemen van de luchthaven Schiphol, met wijzigingsbepaling conform regeling bij artikel 16);
- v. voor zover de gronden zijn gelegen binnen de contour van de molenbiotoop is de toegestane bouwhoogte binnen 100 meter rond de molen 4.5 meter, binnen 200 meter rond de molen 6.5 meter en binnen 300 meter rond de molen 8.5 meter.
- w. voor zover de gronden zijn gelegen binnen de geluidscontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.
- x. ten behoeve van de in dit lid bedoelde uitwerkingen worden aanvullende onderzoeken uitgevoerd, waaronder nader verkeerskundig- en economisch onderzoek;
- y. bestaande woningen die voor "woondoeleinden (artikel 4)" in aanmerking komen moeten voldoen aan de volgende criteria:
 - de woning dient geen belemmering op te leveren voor de te hanteren milieuzonering op het bedrijventerrein. De afstand tussen de gevel van de woning en het perceel van het bedrijventerrein dient minimaal 10 meter te zijn bij een categorie 1 bedrijf, minimaal 30 meter bij een categorie 2 bedrijf en minimaal 50 meter bij een categorie 3 bedrijf (overeenkomstig de

Staat van Bedrijfsactiviteiten in bijlage 1 van deze voorschriften);

- de woning dient op voldoende afstand van het tracé van de te verleggen N201 (akoestisch opzicht) te liggen. De wettelijke geluidswaarde mag niet worden overschreden (al dan niet met hogere waarden);
- z. voor zover sprake is van een bedrijfswoning in de zone waar bestaande tuinbouwbedrijven zijn toegestaan (aangeduid op de plankaart), komen deze woningen in aanmerking voor “woondoeleinden” (artikel 4).

Bouwverbod

5. Zolang en voor zover de in lid 4 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is, mogen bouwwerken slechts worden gebouwd, mits:
 - a. het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp-uitwerkingsplan;
 - b. van Gedeputeerde Staten vooraf een verklaring van geen bezwaar ter zake ontvangen is, tenzij:
 - Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de uitwerking geen goedkeuring behoeft en gedurende de termijn van terinzagelegging geen bedenkingen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan zijn ingebracht, dan wel;
 - het bouwwerken betreft, waarvoor ingevolge artikel 42 en artikel 43 van de Woningwet geen bouwvergunning is vereist.
6. Zolang en voor zover de in lid 4 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is mogen bouwwerken ten behoeve van op het moment van onherroepelijk worden van het bestemmingsplan aanwezige tuinbouwbedrijven in de daarvoor op de plankaart bestemde gebieden slechts worden gebouwd met inachtnahme van de volgende bepalingen:
 - a. Ten aanzien van bedrijfsgebouwen gelden de volgende regels:
 1. de goothoogte mag niet meer dan 6 meter bedragen;
 2. de nokhoogte mag niet meer dan 9 meter bedragen;
 3. de gebouwen dienen van een kap te worden voorzien met een dakhelling van tenminste 15° en ten hoogste 50°;
 4. de afstand tot de voorgevel van de woning of het denkbeeldig verlengde daarvan mag niet minder dan 5 meter bedragen. Indien geen woning aanwezig is mag de afstand tot de naar de weg toegekeerde bebouwingsgrens niet minder dan 10 meter bedragen;
 5. de afstand tot de woning mag niet minder dan 5 meter bedragen;
 6. de afstand tot de zijdelingse perceelgrens mag niet minder dan 2 meter bedragen met dien verstande dat de afstand niet minder dan 5 meter mag bedragen indien de betrokken perceelgrens tevens achterperceelgrens is van aangrenzende percelen.
 - b. Ten aanzien van ketelhuizen gelden de volgende regels:
 1. de goothoogte mag niet meer dan 6 meter bedragen;
 2. de nokhoogte mag niet meer dan 9 meter bedragen;
 3. de afstand tot de naar de weg toegekeerde bebouwingsgrens mag niet minder dan 30 meter bedragen;
 4. de afstand tot de zijdelingse perceelgrens mag niet minder dan 2 meter bedragen met dien verstande dat de afstand niet minder dan 5 meter mag bedragen indien de betrokken perceelgrens tevens achterperceelgrens is van aangrenzende percelen.
 - c. Ten aanzien van kassen gelden de volgende regels:
 1. de goothoogte mag niet meer dan 6 meter bedragen;
 2. de nokhoogte mag niet meer dan 9 meter bedragen;

3. de afstand tot de voorgevel van de woning of het denkbeeldig verlengde daarvan mag niet minder dan 5 meter bedragen en indien geen woning aanwezig is mag de afstand tot de naar de weg toegekeerde bebouwingsgrens niet minder dan 10 meter bedragen;
4. de afstand tot de woning mag niet minder dan 5 meter bedragen.

Artikel 10 Uit te werken Verkeersdoeleinden (UV)

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart met “Uit te werken Verkeersdoeleinden (UV)” 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, verkeersremmen, de voorzieningen, geluidswerende voorzieningen, Ondergronds Logistiek Systeem (OLS), Bovengronds Logistiek Systeem (BLS), watergangen, kanteldijken, waterkering, geluidwerende voorzieningen, openbaar vervoer met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde zoals duikers, straatmeubilair, bruggen en lichtmasten, alsmede voor “woondoeleinden” voor bestaande woningen en bedrijfsdoeleinden.

Uitwerkingsregels

3. Burgemeester en Wethouders werken de bestemming overeenkomstig artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het gestelde in de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 3) uit, met inachtneming van de volgende bepalingen:
 - a. inrichting wegtracé moet voldoen aan het concept Duurzaam Veilig;
 - b. weg uitvoeren als 2X2 strooksweg met een reservering voor uitbreiding naar 2X3 strooksweg inclusief de kunstwerken en kruising van de Ringvaart;
 - c. kruising Ringvaart (aquaduct);
 - d. traverse Bovenland tot en met de Hoge Dijk uitvoeren als tunnel;
 - e. de Aalsmeerderweg kruist de te verleggen N201 ongelijkvloers;
 - f. kruising Middenweg: ongelijkvloers realiseren;
 - g. kruising Hornweg: voor gemotoriseerd verkeer wordt de Hornweg geknipt, fiets- en voetgangersverkeer kruist de te verleggen N201 door middel van een tunnel;
 - h. kruising/aansluiting Legmeerdijk zodanig uitvoeren dat verkeer van/naar VBA in/ vanuit de richting A4 en A9 conflictvrij kan worden afgewikkeld;
 - i. uitwerking van de bestemming in overeenstemming met het waterstructuurplan (zie tevens artikel 7 van deze voorschriften);
 - j. uitwerking 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;
 - k. voor zover de gronden zijn gelegen binnen de geluidscontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.
 - l. bestaande woningen die voor “woondoeleinden (artikel 4)” in aanmerking komen, moeten voldoen aan de volgende criteria:
 - de woning dient geen belemmering op te leveren voor de te hanteren milieuzonering op het bedrijventerrein. De afstand tussen de gevel van de woning en het perceel van het bedrijventerrein dient minimaal 10 meter te zijn bij een categorie

- 1 bedrijf, minimaal 30 meter bij een categorie 2 bedrijf en minimaal 50 meter bij een categorie 3 bedrijf (overeenkomstig de Staat van Bedrijfsactiviteiten in bijlage 1 van deze voorschriften);
 - de woning dient op voldoende van het tracé van de te verleggen N201 (akoestisch opzicht) te liggen. De wettelijke geluidswaarde mag niet worden overschreden (al dan niet met hogere waarden);
 - indien de woning niet is gelegen in het tracé van de te verleggen N201 of bestemd is voor hieraan gerelateerde doeleinden (waaronder talud, sloot, berm) waardoor de bestaande woning kan worden gehandhaafd, mits voldaan wordt aan de wettelijke normen voor geluidhinder inclusief hogere waarden;
- m. indien gronden van deze bestemming "Uit te werken Verkeersdoeleinden" niet benut worden voor de verkeersdoeleinden of hieraan gerelateerde doeleinden (talud, sloot, berm), kunnen de bestaande bedrijvigheid en woningen worden gehandhaafd, mits ze passen in de stedenbouwkundige structuur en beeldkwaliteit van het bedrijventerrein. Mocht de bestaande bebouwing niet inpasbaar zijn, dan kunnen gronden benut worden voor nieuwe ontwikkelingen (bedrijvigheid). Hierbij geldt als voorwaarde dat geen strijdigheid optreedt met de realisering van de te verleggen N201 (bepalingen artikel 10) en geen strijdigheid met de realisering van het bedrijventerrein (bepalingen artikel 9). Daarnaast gelden voor de bestaande woningen de criteria van sub l van dit lid. Voorts dient te worden voldaan aan de beoogde stedenbouwkundige structuur, beeldkwaliteit, duurzame inrichting en parkmanagement van het bedrijventerrein.

Aanlegvergunningenstelsel

4. Zolang en voor zover de in lid 3 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is, is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), ter plaatse van de in lid 1 bedoelde gronden, de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
 - a. het aanleggen van wegen, fiets- en wandelpaden, parkeerplaatsen of andere oppervlakteverhardingen;
 - b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden, anders dan normaal spit- en ploegwerk;
 - c. het verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de grond;
 - d. het indrijven van voorwerpen in de bodem tot een grotere diepte dan 0.50 meter.
5. Het verbod uit het vorige lid geldt niet voor werken en werkzaamheden, vallend onder normaal onderhoud en gebruik, waaronder normaal spit- en ploegwerk anders dan diepploegen en voor zover de belangen in verband met de leidingen hierdoor niet worden geschaad of waarvoor op het tijdstip waarop het plandeel rechtskracht verkrijgt vergunning is verleend.

Adviesprocedure voor aanlegvergunningen

6. Alvorens omtrent het verlenen van de vergunning te beslissen winnen burgemeester en Wethouders schriftelijk advies in bij de betrokken beheerder(s) van de gronden omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen in verband met de bestemming van de gronden niet onevenredig worden geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

Artikel 11 Waterkering (dubbelbestemming)

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart voor 'Waterkering dubbelbestemming' aangegeven gronden zijn primair bestemd voor de waterkering en de waterhuishouding met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouwen zijnde.
2. In geval van strijdigheid van bepalingen, gaan de bepalingen van dit artikel voor de bepalingen, die ingevolge samenvallende bestemmingen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

Bouwvoorschriften

3. In verband met de dubbelbestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegelaten ten dienste van de primaire bestemming. Een en ander mag alleen na toestemming van het waterschap en na ontheffing van de Keur;
4. De maximale hoogte van andere bouwwerken bedraagt maximaal 2 meter.
5. Voor zover de gronden zijn gelegen binnen de geluidscontouren van Schiphol is artikel 16 van toepassing.

Vrijstelling

6. Vrijstelling kan worden verleend van het bepaalde in lid 3 gehoord de beheerder van de waterkering voor wat betreft het oprichten van bouwwerken overeenkomstig de voorschriften van ter plaatse geldende bestemmingen.

Aanlegvergunning

7. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), ter plaatse van de in lid 1 bedoelde gronden de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
 - a. het aanleggen van wegen, fiets- en wandelpaden, parkeerplaatsen of andere oppervlakteverhardingen;
 - b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden, anders dan normaal spit- en ploegwerk;
 - c. het verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de grond;
 - d. het indrijven van voorwerpen in de bodem tot een grotere diepte dan 0.50 meter;
 - e. het aanbrengen van diepwortelende en/of hoogopgaande beplantingen.
8. Het verbod uit het vorige lid geldt niet voor werken en werkzaamheden, vallend onder normaal onderhoud en gebruik, waaronder normaal spit- en ploegwerk anders dan diepploegen en voor zover de belangen in verband met de waterkering hierdoor niet worden geschaad of waarvoor op het tijdstip waarop het plandeel rechtskracht verkrijgt vergunning is verleend.

Adviesprocedure voor bouw- en aanlegvergunningen

9. Alvorens omtrent het verlenen van de vergunning te beslissen winnen Burgemeester en Wethouders schriftelijk advies in bij de betrokken leidingbeheerder van de waterkering omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen in verband met de waterkering niet onevenredig worden geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.
10. Indien een bouwvergunning is verleend, heeft voor daaruit voortvloeiende werken of werkzaamheden op de desbetreffende gronden geen aanlegvergunning te worden aangevraagd..

Artikel 12 Gasleiding, dubbelbestemming

Doeleindenomschrijving

1. De op de plankaart met "Gasleiding, dubbelbestemming" aangegeven gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van een ondergrondse aardgastransportleiding met een veiligheidsstrook ter breedte van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding.
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 of in de in lid 1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienst van de bedoelde leiding worden gebouwd.
4. Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming, zijn uitsluitend toelaatbaar indien de belangen in verband met de betrokken leiding zich hier niet tegen verzetten en Burgemeester en Wethouders hierover tevoren schriftelijk advies hebben ingewonnen bij de betrokken leiding beheerder.
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 in lid 1 bedoelde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), ter plaatse van de in lid 1 bedoelde gronden, de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
 - a. het oprichten van bouwwerken;
 - b. het aanbrengen van hoogopgaand en/of diepwortelende beplanting, waaronder bijvoorbeeld rietbeplanting;
 - c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
 - d. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
 - e. diepploegen;
 - f. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
 - g. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
 - h. het permanent opslaan van goederen waaronder begrepen het opslaan van afvalstoffen;
 - i. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
 - j. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.
7. Het verbod als bedoeld in lid 5 is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden die:

- a. normaal onderhoud en beheer betreffen, waaronder normaal spit- en ploegwerk, anders dan diepploegen;
 - b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
 - c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.
8. De werken en/of werkzaamheden als bedoeld in lid 5 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 bestemming(en) te beslissen, winnen Burgemeester en Wethouders schriftelijk advies in bij de leidingbeheerde omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen in verband met de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden dienen te worden gesteld ter voorkoming van eventuele schade.

3 Algemene bepalingen

Artikel 13 Vrijstelling voor bouwwerken en geringe afwijkingen

1. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de bepalingen van het plan:
 - a. voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van openbare nutsbedrijven en het openbaar vervoer of van andere naar doelstelling daarmee vergelijkbare gebouwen, zoals transformatorhuisjes, schakelhuisjes, gemaalgebouwtjes,abri's en telefooncellen. De inhoud van de gebouwen mag ten hoogste 25 m³ bedragen. De bouwhoogte van de gebouwen mag ten hoogste 3 meter bedragen, met dien verstande dat de maximale hoogte voor transformatorhuisjes (middenspanningshuisjes) 5 meter bedraagt;
 - b. voor het bouwen van andere bouwwerken, die om telecommunicatie-technische redenen nodig zijn, zoals centrale antennesystemen en radiobakens;
 - c. het bouwen van andere bouwwerken, die om waterstaatkundige redenen noodzakelijk zijn zoals duikers en keermuren;
 - d. voor de bouw van bouwwerken bij meergezinswoningen ten behoeve van inzameling en het afhalen van huisvuil, zoals cocons voor afvalcontainers.
2. Burgemeester en Wethouders zijn voorts bevoegd vrijstelling te verlenen van de bepalingen van het plan:
 - a. voor de overschrijding van de in het plan aangegeven maten en percentages, mits de afwijking niet meer bedraagt dan 10% van de toegestane maten en percentages;
 - b. voor de overschrijding van voorgeschreven bebouwingsgrenzen op ondergeschikte punten, ten behoeve van de meest doelmatige verkaveling en/of beter gebruik van de grond, bijvoorbeeld om de uitvoering van het plan te kunnen aanpassen aan de werkelijke afmetingen en gegevenheden van het terrein, mits de overschrijding van de grenzen niet meer bedraagt dan 2 meter ten opzichte van de in het plan en op de plankaart voorgeschreven grenzen;
 - c. voor reclamemasten of billboards met een maximale hoogte van 20 meter.

Artikel 14 Procedure vrijstelling

Wanneer Burgemeester en Wethouders voornemens zijn op grond van de artikelen 9 en 10 van dit plan vrijstelling te verlenen dienen Burgemeester en Wethouders de volgende procedureregels in acht te nemen:

- a. van het voorgenomen besluit, alsmede van de mogelijkheid tot het kenbaar maken van zienswijzen hieromtrent geven Burgemeester en Wethouders kennis in één of meer in de gemeente verspreide dag- en of nieuwsbladen, alsmede op de gebruikelijke wijze;

- b. belanghebbenden worden gedurende twee weken na publicatie in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen kenbaar te maken bij Burgemeester en Wethouders, waartoe het voorgenomen besluit ter inzage wordt gelegd;
- c. indien ten aanzien van het voornemen zienswijzen kenbaar zijn gemaakt, voeren Burgemeester en Wethouders ter zake overleg met hen die zienswijzen hebben ingediend;
- d. indien dit overleg niet tot positief resultaat heeft geleid, nemen Burgemeester en Wethouders een met redenen omkleed besluit en doen daarvan mededeling aan hen, die hun zienswijzen kenbaar hebben gemaakt.

Artikel 15 Procedureregels uitwerkingsverplichting

Wanneer Burgemeester en Wethouders voornemens zijn op grond van artikelen 9 en 10 een uitwerkingsplan op te stellen. Het Hoogheemraadschap van Rijnland en zo nodig andere relevante instanties zullen bij deze uitwerking betrokken worden. Burgemeester en Wethouders dienen de volgende procedureregels in acht te nemen:

- a. het ontwerp-besluit tot uitwerking ligt met bijbehorende stukken voor een ieder gedurende vier weken ter inzage;
- b. de Burgemeester maakt de terinzagelegging tevoren bekend in een of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid alsmede op de in de gemeente gebruikelijke wijze;
- c. de bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden om gedurende de termijn van terinzagelegging schriftelijk zienswijzen tegen het ontwerp-besluit in te dienen bij Burgemeester en Wethouders;
- d. Burgemeester en Wethouders bieden hun besluit zo spoedig mogelijk ter goedkeuring aan bij Gedeputeerde Staten. Zij doen hiervan zo spoedig mogelijk mededeling aan hen, die zienswijzen hebben ingediend.

Artikel 16 Geluidscontouren Schiphol

- 1. Het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart (Bggl) van 17 december 1996, Staatsblad 1996, 668 is op dit bestemmingsplan van toepassing.
- 2. In het Bggl is bepaald, dat in bestemmingsplannen op gronden met een geluidsbelasting van 35 Ke of hoger geen bestemmingsregelingen mogen worden opgenomen die woningen, andere (qua functie) geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen mogelijk maken (Bggl, artikel 4). Hierop zijn de volgende uitzonderingen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in:
 - bestaand: aanwezig of niet aanwezig, maar bouwvergunning is verleend;
 - nieuwbouw: niet aanwezig en ook nog geen bouwvergunning verleend.
- 3. Bij bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, die op het tijdstip van vaststelling van de geluidsbelastingslijnen reeds een geluidsbelasting minder dan 40 Ke hadden:
 - a. is maximaal 40 Ke toelaatbaar (Bggl, artikel 7);
 - b. is maximaal 55 Ke toelaatbaar, indien de woning is of zal/kan worden geïsoleerd (Bggl, artikel 8);
 - c. is maximaal 65 Ke toelaatbaar, indien de woning is geïsoleerd (Bggl, artikel 9).

4. Bij bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, die op het tijdstip van vaststelling van de geluidsbelastinglijnen reeds een geluidsbelasting hoger dan 40 Ke hadden:
 - a. is maximaal 55 Ke toelaatbaar (Bggl, artikel 10);
 - b. is maximaal 65 Ke toelaatbaar, indien de woning is of zal/kan worden geïsoleerd (Bggl, artikel 11).
5. Bij vervangende nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, die op het tijdstip van vaststelling van de geluidsbelastinglijnen reeds een geluidsbelasting hoger dan 40 Ke hadden, is maximaal 65 Ke toelaatbaar, mits (Bggl, artikel 6):
 - a. er geen ingrijpende wijzigingen in de stedenbouwkundige functie of structuur plaatsvindt;
 - b. er geen wezenlijke toename van het aantal geluidsgehinderten komt.

Wijzigingsbevoegdheid

6. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd de bepalingen van artikel 16, lid 1 tot en met 4 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.

4 Slotbepalingen

Artikel 17 Gebruiksbeperkingen

1. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze die strijdig is met dit plan, of met een krachtens dit plan verleende vrijstelling.
2. Onder strijdig gebruik als bedoeld in het eerste lid wordt in ieder geval verstaan:
 - a. het plaatsen van caravans;
 - b. het storten van afval;
 - c. het gebruik van onbebouwd blijvende grond voor de opslag van afval en stapelwagens anders dan geregeld;
 - d. het gebruiken of laten gebruiken van de gronden, water en/of bouwwerken als seksinrichtingen en prostitutiedoeleinden.
3. Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het in lid 1 gestelde verbod indien strikte toepassing leidt tot een beperking van het meest doelmatig gebruik, en (dat) niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 18 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in artikel 17 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 19 Anti-dubbelbelasting

Grond welke eenmaal in aanmerking is of moest worden genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 20 Overgangsbepalingen

1. Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond ten tijde van het van kracht worden van dit plan en dat afwijkt van dit plan, mag worden voortgezet of gewijzigd in een gebruik dat minder strijdig is met het plan.
2. Lid 1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, waartegen wordt of kan worden opgetreden, daaronder begrepen de overgangsbepaling.
3. Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het in lid 2 en 3 vervatte verbod als strikte toepassing van dit verbod leidt tot een beperking van het doelmatig gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.
4. Bouwwerken, welke ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan bestaan, dan wel nadien worden gebouwd of kunnen worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet en die afwijken van dit plan mogen, mits de bestaande afwijkingen niet worden vergroot, en behoudens onteigening:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of worden veranderd, mits de totale oppervlakte van de bestaande bebouwing niet meer dan 15% wordt vergroot en de afwijking naar haar aard niet wordt vergroot;
 - b. geheel worden vernieuwd indien het bouwwerk door een calamiteit verloren is gegaan, mits de aanvraag tot bouwvergunning/melding binnen 1 jaar is gedaan nadat het bouwwerk verloren is gegaan en de vervangende nieuwbouw in overeenstemming is met artikel 16, lid 5.
6. Lid 4 is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan, doch zijn gebouwd in strijd met het toen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dit plan.
7. Lid 4b is niet van toepassing op bouwwerken als bedoeld in artikel 16: Geluidscontouren Schiphol.

Artikel 21 Eindbepaling

Dit plan kan worden aangehaald als:

Bestemmingsplan "N201-zone".

Aldus vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Aalsmeer in zijn vergadering van 14 februari 2002.

De Secretaris,

De Burgemeester,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by several loops and a horizontal line at the bottom.A handwritten signature in black ink, featuring a large, bold 'P' followed by several vertical strokes and a horizontal line at the bottom.

Bijlage 1

Staat van bedrijfscapaciteiten (Bron VNG Bedrijven en Milieuzonering, 1999)

Gebruikte afkortingen:

-	niet van toepassing of niet relevant
<	kleiner dan
≥	groter dan of gelijk aan
CAT.	categorie
e.d.	en dergelijke
kl.	klasse
n.e.g.	niet ergens genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar
B	bodemverontreiniging
C	continu
D	divers
L	luchtverontreiniging
Z	zonering

Bron: VNG bedrijven- en milieuzonering, 1999

SBI	V OMSCHRIJVING	G E U R	S T O F	G E L U D	C Z	G E V A R	V E R E E R	VI S U S E L D	A F S E N D	C A T	B	D	L
01	- LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW												
0111, 0113	Akkerbouw en fruitteelt (bedrijfsgebouwen)	10	30	30	C	10	1	1	30	2	B		L
0112	0 Tuinbouw:												
0112	1 - bedrijfsgebouwen	10	30	30	C	10	1	1	30	2	B		L
0112	2 - kassen zonder verwarming	10	10	30	C	10	1	1	30	2	B		L
0112	3 - kassen met gasverwarming	10	10	30	C	10	1	1	30	2	B		L
0112	4 - champignonkwekerijen (algemeen)	30	10	30	C	30	1	1	30	2	B		
0112	5 - champignonkwekerijen met mestfermentatie	100	10	30	C	30	1	1	100	3	B		
0112	6 - bloembollendroog- en prepareerbedrijven	30	30	30	C	10	1	1	30	2	B		
0121	Fokken en houden van rundvee	100	30	30	C	0	1	1	100	3			
0122	0 Fokken en houden van overige graasdieren:												
0122	1 - paardenfokkerijen	50	30	30	C	0	1	1	50	3			
0122	2 - overige graasdieren	50	30	30	C	0	1	1	50	3			
0123	Fokken en houden van varkens	300	30	50	C	0	1	1	300	4		D	
0124	0 Fokken en houden van pluimvee:												
0124	1 - legkippen	300	30	50	C	0	1	1	300	4		D	
0124	2 - opfokkippen en mestkuikens	300	30	50	C	0	1	1	300	4			
0124	3 - eenden en ganzen	300	50	50	C	0	1	1	300	4			
0124	4 - overig pluimvee	100	30	50	C	0	1	1	100	3		D	
0125	0 Fokken en houden van overige dieren:												
0125	1 - nertsen en vossen	200	30	30	C	0	1	1	200	4			
0125	2 - konijnen	100	30	30	C	0	1	1	100	3			
0125	3 - huisdieren	30	0	50	C	10	1	1	50	3			
0125	4 - maden, wormen e.d.	100	0	30	C	10	1	1	100	3			
0125	5 - bijen	10	0	30	C	10	1	1	30	2			
0125	6 - overige dieren	30	10	30	C	0	1	1	30	2		D	
014	Dienstverlening t.b.v. de landbouw	30	10	50		10	2	1	50	3		D	
0141.1	hoveniersbedrijven	10	10	10		10	1	1	10	1			
0142	KI-stations	50	10	50	C	0	2	1	50	3			

02	-	BOSBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. BOSBOUW																		
020		Bosbouwbedrijven				10	10	50		0	1	1	50	3						
05	-	VISSERIJ- EN VISTEELTBEDRIJVEN																		
0501.1		Zeevisserijbedrijven				100	0	100	C	50	2	2	100	3						
0501.2		Binnenvisserijbedrijven				50	0	50	C	30	1	1	50	3						
0502	0	Vis- en schaaldierkwekerijen																		
0502	1	- oester-, mossel- en schelpenteeltbedrijven				100	30	50	C	0	1	1	100	3						
0502	2	- visteeltbedrijven				50	0	50	C	0	1	1	50	3						
10	-	TURFWINNING																		
103		Turfwinningbedrijven				50	50	100	C	10	2	2	100	3						
11	-	AARDOLIE- EN AARDGASWINNING																		
111	0	Aardolie- en aardgaswinning:																		
111	1	- aardoliewinputten				100	0	200	C	200	1	2	200	4	B				L	
14	-	WINNING VAN ZAND, GRIND, KLEI, ZOUT, E.D.																		
1421	0	Steen-, grit- en krijtmalerijen (open lucht):																		
1421	1	- algemeen				10	100	200		10	2	1	200	4					D	
144		Zoutwinningbedrijven				50	10	100	C	30	1	1	100	3	B					
15	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN																		
151	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:																		
151	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen				100	0	100	C	30	2	1	100	3					D	
151	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval				300	0	100	C	30	2	2	300	4						
151	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken				100	0	100	C	50	2	2	100	3						
151	5	- loonslachterijen				50	0	50		10	1	1	50	3						
152	0	Visverwerkingsbedrijven:																		
152	2	- conserveren				200	0	100	C	30	2	2	200	4						
152	3	- roken				300	0	50	C	0	1	2	300	4						
152	4	- verwerken anderszins				300	10	50	C	30	2	2	300	4					D	
1531		Aardappelproducten fabrieken				300	30	200	C	50	2	2	300	4						
1532, 1533	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:																		
1532, 1533	1	- jam				50	10	100	C	10	1	1	100	3						
1532, 1533	2	- groente algemeen				100	10	100	C	10	2	2	100	3						
1532, 1533	3	- met koolsoorten				200	10	100	C	10	2	2	200	4						
1532, 1533	4	- met drogerijen				300	10	200	C	30	2	2	300	4						
1532, 1533	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)				300	10	100	C	10	2	2	300	4						
1541	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:																		
1541	1	- p.c. < 250.000 t/j				200	30	100	C	30	3	2	200	4	B					
1541	2	- p.c. >= 250.000 t/j				300	50	300	C Z	50	3	3	300	4	B					

1542	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:											
1542	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	10	100	C	100	3	2	200	4	B	
1542	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300	C	Z 200	3	3	300	4	B	
1543	0	Margarinefabrieken:											
1543	1	- p.c. < 250.000 t/j	100	10	200	C	30	3	2	200	4		
1543	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300	C	Z 50	3	3	300	4	B	
1551	0	Zuivelproducten fabrieken:											
1551	3	- melkproducten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	50	0	100	C	30	2	1	100	3		
1551	4	- melkproducten fabrieken v.c. >= 55.000 t/j	100	0	300	C	Z 50	3	2	300	4		
1551	5	- overige zuivelproducten fabrieken	50	50	300	C	50	3	2	300	4		
1552		Consumptie-ijsfabrieken	50	0	100	C	50	2	2	100	3		
1561		Grutterswarenfabrieken	50	100	200	C	50	2	2	200	4	D	
1561	0	Meelfabrieken:											
1561	1	- p.c. < 500 t/u	100	50	200	C	50	2	2	200	4		
1561	2	- p.c. >= 500 t/u	200	100	300	C	Z 100	2	2	300	4		
1562	0	Zetmeelfabrieken:											
1562	1	- p.c. < 10 t/u	200	50	200	C	30	1	2	200	4		
1562	2	- p.c. >= 10 t/u	300	100	300	C	Z 50	2	3	300	4		
1571	0	Veevoerbabrieken:											
1571	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoed	300	100	200	C	30	2	2	300	4		
1571	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	200	50	200	C	30	3	3	200	4		
1571	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	300	100	300	C	Z 50	3	3	300	4		
1572		Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200	C	30	2	2	200	4		
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:											
1581	1	- v.c. < 2500 kg meel/week	30	10	30	C	10	1	1	30	2		
1581	2	- Brood- en beschuitfabrieken	100	30	100	C	30	2	2	100	3		
1582		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100	C	30	2	2	100	3		
1584	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:											
1584	2	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden	100	30	50		30	2	2	100	3		
1584	3	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50		30	2	2	300	4		
1585		Deegwarenfabrieken	50	30	10		10	2	2	50	3		
1586	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:											
1586	2	- theepakkerijen	100	10	30		10	2	1	100	3		
1587		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	200	30	50		10	2	1	200	4		
1589		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	200	30	50		30	2	2	200	4	D	
1589.1		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	200	50	50		50	2	2	200	4		
1589.2		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	200	50	50		30	2	2	200	4		

1589.2	0	Soep- en soeparomafabrieken:																	
1589.2	1	- zonder poederdrogen	100	10	50			10	2	2	100	3							
1589.2	2	- met poederdrogen	300	50	50			50	2	2	300	4							
1591		Destilleerderijen en likeurstokerijen	300	30	200	C		30	2	2	300	4							
1592	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:																	
1592	1	- p.c. < 5.000 t/j	200	30	200	C		30	1	2	200	4							
1592	2	- p.c. >= 5.000 t/j	300	50	300	C		50	2	3	300	4	B						
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	C		0	1	1	30	2							
1596		Bierbrouwerijen	300	30	100	C		50	2	2	300	4							
1597		Mouterijen	300	50	100	C		30	2	2	300	4							
1598		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100			10	3	2	100	3							
16	-	VERWERKING VAN TABAK																	
160		Tabakverwerkende industrie	200	30	50	C		30	2	1	200	4							
17	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL																	
171		Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100			30	2	1	100	3							
172	0	Weven van textiel:																	
172	1	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100			0	2	1	100	3							
172	2	- aantal weefgetouwen >= 50	10	30	300	Z		50	3	2	300	4							
173		Textielveredelingsbedrijven	50	0	50			10	2	2	50	3	B						
174, 175		Vervaardiging van textielwaren	10	0	50			10	1	1	50	3							
1751		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	100	30	200			10	2	2	200	4	B					L	
176, 177		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50			10	1	2	50	3							
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT																	
181		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50			0	1	1	50	3							
182		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			30	2	2	30	2							
183		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10			10	1	1	50	3	B					L	
19	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)																	
191		Lederfabrieken	300	30	100			10	2	2	300	4	B					L	
192		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30			10	2	2	50	3						D	
193		Schoenenfabrieken	50	10	50			10	2	1	50	3							
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.																	
2010.1		Houtzagerijen	0	50	100			10	2	2	100	3							
2010.2	0	Houtconserveringsbedrijven:																	
2010.2	1	- met creosootolie	200	30	50			10	2	2	200	4	B					L	
2010.2	2	- met zoutoplossingen	10	30	50			10	2	1	50	3	B						
202		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100			10	3	2	100	3	B						
203, 204		Timmerwerkfabrieken	0	30	100			0	2	2	100	3							

205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	30	30		0	1	1	30	2			
21	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN												
2111		Vervaardiging van pulp	200	100	200	C	50	3	2	200	4			
2112	0	Papier- en kartonfabrieken:												
2112	1	- p.c. < 3 t/u	50	50	50	C	30	1	2	50	3			
2112	2	- p.c. 3 - 15 t/u	100	50	200	C Z	50	2	2	200	4			
2112	3	- p.c. >= 15 t/u	200	100	300	C Z	100	3	2	300	4			
212		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100	C	30	2	2	100	3			
2121.2	0	Golfkartonfabrieken:												
2121.2	1	- p.c. < 3 t/u	30	30	100	C	30	2	2	100	3			
2121.2	2	- p.c. >= 3 t/u	50	30	200	C Z	30	2	2	200	4			
22	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA												
221		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10		0	1	1	10	1			
2221		Drukkerijen van dagbladen	30	0	100	C	10	3	2	100	3	B		L
2222		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100		10	3	2	100	3	B		
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30		0	1	1	30	2	B		
2223	A	Grafische afwerking	10	0	10		0	1	1	10	1			
2223	B	Binderijen	30	0	30		0	2	1	30	2			
2224		Grafische reproductie en zetten	30	0	10		10	2	1	30	2	B		
2225		Overige grafische activiteiten	30	0	30		10	2	1	30	2	B	D	
223		Reproductiebedrijven opgenomen media	10	0	10		0	1	1	10	1			
23	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIT-/KWEEKSTOFFEN												
2320.2	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100		30	2	2	100	3	B		L
2320.2	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	300	0	100		50	2	2	300	4	B		L
2320.2	C	Aardolieproductenfabrieken n.e.g.	300	0	200		50	2	2	300	4	B	D	L
24	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN												
2412		Kleur- en verfstoffenfabrieken	200	0	200	C	200	3	3	200	4	B	D	L
2413	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:												
2413	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	100	30	300	C	300	2	3	300	4	B	D	L
2414.1	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:												
2414.1	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	10	200	C	300	2	3	300	4	B	D	L
2414.1	B0	Methanolfabrieken:												
2414.1	B1	- p.c. < 100.000 t/j	100	0	200	C	100	2	2	200	4	B		
2414.1	B2	- p.c. >= 100.000 t/j	200	0	300	C Z	200	3	3	300	4	B		
2414.2	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):												
2414.2	1	- p.c. < 50.000 t/j	300	0	200	C	100	2	2	300	4	B		L
243		Verf, lak en vernisfabrieken	300	30	200	C	300	3	2	300	4	B	D	L

2441	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:																
2441	1	- p.c. < 1.000 t/j	200	10	200	C	300	1	2	300	4	B	L					
2442	0	Farmaceutische productenfabrieken:																
2442	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	50	10	50		50	2	1	50	3	B	L					
2442	2	- verbandmiddelenfabrieken	10	10	30		10	2	1	30	2							
2451		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	300	100	200	C	100	3	2	300	4	B						
2452		Parfumerie- en cosmeticafabrieken	300	30	50	C	50	2	2	300	4							
2462	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:																
2462	1	- zonder dierlijke grondstoffen	100	10	100		50	3	2	100	3	B	L					
2464		Fotochemische productenfabrieken	50	10	100		50	3	2	100	3	B	L					
2466	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	50	10	50		50	3	2	50	3	B						
2466	B	Overige chemische productenfabrieken n.e.g.	200	30	100	C	200	2	2	200	4	B	D	L				
247		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	300	30	300	C	200	3	3	300	4	B	L					
25	-	VERVAARDIGING VAN PRODUCTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF																
2511		Rubberbandenfabrieken	300	50	300	C	100	2	2	300	4	B						
2512	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:																
2512	1	- vloeropp. < 100 m2	50	10	30		30	1	1	50	3							
2512	2	- vloeropp. >= 100 m2	200	50	100		50	2	2	200	4	B						
2513		Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50		50	1	2	100	3		D					
252	0	Kunststofverwerkende bedrijven:																
252	1	- zonder fenolharsen	200	50	100		100	2	2	200	4							
252	2	- met fenolharsen	300	50	100		200	2	2	300	4	B	L					
26	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN																
261	0	Glasfabrieken:																
261	1	- glas en glasproducten, p.c. < 5.000 t/j	30	30	100		30	1	1	100	3		L					
261	2	- glas en glasproducten, p.c. >= 5.000 t/j	30	100	300	C	Z	50	2	2	300	4		L				
261	3	- glaswol en glasvezels, p.c. < 5.000 t/j	300	100	100		30	1	1	300	4		L					
2615		Glasbewerkingsbedrijven	10	50	50		30	1	1	50	3							
262, 263	0	Aardewerkfabrieken:																
262, 263	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	50	30		10	1	1	50	3		L					
262, 263	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	100	100		30	2	2	100	3		L					
264	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	30	200	200		30	2	2	200	4		L					
264	B	Dakpannenfabrieken	50	200	200		30	2	2	200	4							
2652	0	Kalkfabrieken:																
2652	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200		30	2	2	200	4							
2653	0	Gipsfabrieken:																
2653	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200		30	2	2	200	4							

2661.1	0	Betonwarenfabrieken:																		
2661.1	1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrille	10	100	200			30	2	2	200	4	B							
2661.1	2	- met persen, triltafels of bekistingtrillers,	10	100	300			30	2	2	300	4	B							
2661.2	0	Kalkzandsteenfabrieken:																		
2661.2	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	100	100			30	2	2	100	3								
2661.2	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	300	300		Z	30	3	3	300	4								
2662		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	100	100			30	2	2	100	3								
2663, 2664	0	Betonmortelcentrales:																		
2663, 2664	1	- p.c. < 100 t/u	10	100	100			10	3	2	100	3								
2663, 2664	2	- p.c. >= 100 t/u	30	200	300		Z	10	3	3	300	4								
2665, 2666	0	Vervaardiging van producten van beton, (vezel)cement en gips:																		
2665, 2666	1	- p.c. < 100 t/d	10	100	100			100	2	2	100	3								
2665, 2666	2	- p.c. >= 100 t/d	30	200	300		Z	200	3	2	300	4	B							
267	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:																		
267	1	- zonder breken, zeven en drogen	0	30	100			0	1	2	100	3		D						
267	2	- met breken, zeven of drogen, v.c. < 100.000 t/j	10	100	300			10	1	2	300	4								
2681		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	50	50			10	1	2	50	3		D						
2682	A0	Bitumineuze materialenfabrieken:																		
2682	A1	- p.c. < 100 t/u	300	100	100			30	3	2	300	4	B		L					
2682	B0	Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):																		
2682	B1	- steenwol, p.c. >= 5.000 t/j	100	200	300		C Z	30	2	2	300	4								
2682	B2	- overige isolatiematerialen	200	100	100		C	50	2	2	200	4								
2682	C	Minerale productenfabrieken n.e.g.	50	100	100			50	2	2	100	3		D						
2682	D	Asfaltcentrales	100	50	200			30	3	2	200	4	B		L					
27	-	VERVAARDIGING VAN METALEN																		
273	0	Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:																		
273	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	300			30	2	2	300	4								
274	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:																		
274	A1	- p.c. < 1.000 t/j	100	100	300			30	1	2	300	4	B							
2751, 2752	0	IJzer- en staalgietereien/-smelterijen:																		
2751, 2752	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300		C	30	1	2	300	4	B							
2753, 2754	0	Non-ferro-metaalgietereien/-smelterijen:																		
2753, 2754	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300		C	30	1	2	300	4	B							
28	-	VERVAARD. VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)																		
281	0	Constructiewerkplaatsen:																		
281	1	- gesloten gebouw	30	30	100			30	2	2	100	3	B							
281	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30	2	2	200	4	B							

281	3	- in open lucht, p.o. ≥ 2.000 m ²	50	200	300	Z	30	3	3	300	4	B	
2821	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:											
2821	1	- p.o. < 2.000 m ²	30	50	300		30	2	2	300	4	B	
2822, 2830		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	30	30	200		30	2	2	200	4	B	
284	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	10	30	200		30	1	2	200	4	B	
284	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100		30	2	2	100	3	B	D
2851	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:											
2851	1	- algemeen	50	50	100		50	2	2	50	3	B	L
2851	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100		30	2	2	50	3	B	D L
2851	3	- thermisch verzinken	100	50	100		50	2	2	100	3	B	L
2851	4	- thermisch vertinnen	100	50	100		50	2	2	100	3	B	L
2851	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100		30	2	2	50	3	B	
2851	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100		30	2	2	100	3	B	
2851	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100		30	2	2	100	3	B	
2851	8	- emaileren	100	50	100		50	1	1	100	3	B	L
2851	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	30	30	100		50	2	2	30	2	B	
2851	10	- stralen	30	200	200		30	2	2	200	4	B	D L
2851	11	- metaalharden	30	50	100		50	1	2	100	3	B	D
2851	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100		50	2	2	100	3	B	D L
2852		Overige metaalbewerkende industrie	10	30	100		30	1	2	100	3	B	D
287	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:											
287	A1	- p.o. < 2.000 m ²	30	50	200		30	2	2	200	4	B	
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	30	30	100		30	2	2	100	3	B	
29	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN											
29	0	Machine- en apparatenfabrieken:											
29	1	- p.o. < 2.000 m ²	30	30	100		30	2	1	100	3	B	D
29	2	- p.o. ≥ 2.000 m ²	50	30	200		30	3	2	200	4	B	D
29	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren ≥ 1 MW	50	30	300	Z	30	3	2	300	4	B	D
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS											
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken	30	10	50		30	1	1	50	3		
31	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.											
311		Elektromotoren- en generatorenfabrieken	200	30	30		50	1	2	200	4	B	L
312		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	200	10	30		50	1	2	200	4	B	L
313		Elektrische draad- en kabelfabrieken	100	10	200		50	2	2	200	4		D L
314		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100		50	2	2	100	3	B	L
315		Lampenfabrieken	200	30	30		300	2	2	300	4	B	L
316		Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	50		30	1	1	50	3		

32	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN -BENODIGDH.																		
321 t/m 323		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d.	30	0	50		30	2	1	50	3	B	D							
3210		Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50		30	1	2	50	3	B								
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN																		
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	30	0	30		0	1	1	30	2									
34	-	VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS																		
341	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven																		
341	1	- p.o. < 10.000 m2	100	10	200	C	30	3	2	200	4	B	D							
341	2	- p.o. >= 10.000 m2	200	30	300	Z	50	3	2	300	4	B		L						
3420.1		Carrosseriefabrieken	100	10	200		30	2	2	200	4	B								
3420.2		Aanhangwagen- en opleggersfabrieken	30	10	200		30	2	2	200	4	B								
343		Auto-onderdelenfabrieken	30	10	100		30	2	2	100	3									
35	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)																		
351	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:																		
351	1	- houten schepen	30	50	50		10	1	1	50	3	B								
351	2	- kunststof schepen	100	50	100		50	1	1	100	3	B								
351	3	- metalen schepen < 25 m	50	100	200		30	1	2	200	4	B								
352	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:																		
352	1	- algemeen	50	30	100		30	2	2	100	3	B								
352	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300	Z	30	2	2	300	4	B								
353	0	Vliegtuigbouw en -reparatiebedrijven:																		
353	1	- zonder proefdraaien motoren	50	30	200		30	2	2	200	4	B								
354		Rijwiel- en motorrijwielabrieken	30	10	100		30	2	2	100	3	B								
355		Transportmiddelenindustrie n.e.g.	30	30	100		30	2	2	100	3	B	D							
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.																		
361		Meubelfabrieken	50	50	100		30	2	2	100	3	B	D							
362		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10		10	1	1	30	2	B								
363		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30		10	2	2	30	2									
364		Sportartikelenfabrieken	30	10	50		30	2	2	50	3									
365		Speelgoedartikelenfabrieken	30	10	50		30	2	2	50	3									
366		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	30	10	50		30	2	2	50	3		D							
37	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING																		
372	A0	Puinbrekerijen en -malerijen:																		
372	A1	- v.c. < 100.000 t/j	30	100	300		10	2	2	300	4									
372	B	Rubberregeneratiebedrijven	300	50	100		50	2	2	300	4									
372	C	Afvalscheidingsinstallaties	200	200	300	C	50	3	2	300	4	B								
40	-	PRODUCTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER																		

40	B0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:																		
40	B1	- < 10 MVA	0	0	30	C	10	1	1	30	2	B								
40	B2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C	30	1	1	50	3	B								
40	B3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C	50	1	2	100	3	B								
40	B4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300	C Z	50	1	2	300	4	B								
40	C0	Gasdistributiebedrijven:																		
40	C1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	300	C	100	1	1	300	4									
40	C3	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30	C	10	1	1	30	2									
40	C4	- gasontvang- en -verdeelstations, cat. D	0	0	100	C	50	1	1	100	3									
40	D0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:																		
40	D1	- stadsverwarming	30	10	100	C	50	1	2	100	3									
40	D2	- blokverwarming	10	0	30	C	30	1	1	30	2									
41	-	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER																		
41	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:																		
41	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of s	10	0	50	C	50	1	2	50	3									
41	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:																		
41	B1	- < 1 MW	0	0	30	C	10	1	1	30	2									
41	B2	- 1 - 15 MW	0	0	100	C	10	1	1	100	3									
41	B3	- >= 15 MW	0	0	300	C	10	1	2	300	4									
45	-	BOUWNIJVERHEID																		
45	A	Bouwbedrijven en aannemersbedrijven met werkplaats	10	30	50		10	1	1	50	3	B	D							
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS																		
501, 502, 504		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30		10	2	1	30	2	B								
5020.4	A	Autoplaatswerken	10	30	100		10	1	1	100	3									
5020.4	B	Autobekleeders	10	10	10		10	1	1	10	1									
5020.4	C	Autospuitinrichtingen	50	30	30		30	1	1	50	3	B	L							
5020.5		Autowasserij	10	0	30		0	2	1	30	2									
503, 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30		10	1	1	30	2									
505	0	Benzineservicestations:																		
505	1	- met LPG	30	0	30		100	3	1	100	3	B								
505	2	- zonder LPG	30	0	30		30	3	1	30	2	B								
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING																		
511		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10		0	1	1	10	1									
5121		Grth in akkerbouwproducten en veevoerders	30	30	30		30	2	2	30	2									
5122		Grth in bloemen en planten	10	10	30		0	2	1	30	2									
5123		Grth in levende dieren	50	10	100	C	0	2	1	100	3									
5124		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30		0	2	1	50	3									

5125, 5131		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptieaardappelen	30	30	30		30	2	1	30	2			
5132, 5133		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelproducten eieren, spijsoliën	10	0	30		30	2	1	30	2			
5134		Grth in dranken	0	0	30		0	2	1	30	2			
5135		Grth in tabaksproducten	10	0	30		0	2	1	30	2			
5136		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30		0	2	1	30	2			
5137		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30		0	2	1	30	2			
5138, 5139		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30		30	2	1	30	2			
514		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30		10	2	1	30	2			
5151.1	0	Grth in vaste brandstoffen:												
5151.1	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	100	50		30	2	2	100	3			
5151.2	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:												
5151.2	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3	50	0	50		200	2	2	200	4	B	D	L
5151.2	3	- tot vloeistof verdichte gassen	50	0	50		300	2	2	300	4		D	
5151.3		Grth minerale olieproducten (excl. brandstoffen)	100	0	30		50	2	2	100	3	B		
5152.1	0	Grth in metaalartsen:												
5152.1	1	- opslag opp. < 2.000 m2	30	300	300		10	3	3	300	4	B		
5152.2 / 3		Grth in metalen en -halfabrikaten	0	10	100		10	2	2	100	3			
5153		Grth in hout en bouwmaterialen	0	10	50		10	2	2	50	3			
5154		Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur	0	0	50		10	2	2	50	3			
5155.1		Grth in chemische producten	50	10	30		100	2	2	100	3	B	D	
5156		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30		10	2	2	30	2			
5157		Autosloperijen	10	30	100		30	2	2	100	3	B		
5157.2 / 3		Overige groothandel in afval en schroot	10	30	100		10	2	2	100	3	B	D	
5162		Grth in machines en apparaten	0	0	30		0	2	2	30	2		D	
517		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	0	0	30		0	2	2	30	2			
52	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN												
52	A	Detailhandel voor zover n.e.g.	0	0	10		0	1	1	10	1			
5211/2, 5246/9		Supermarkten, warenhuizen, hypermarkten, bouwmarkten, tuincentra	0	0	10		30	3	1	30	2			
5222, 5223		Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken	30	0	10		10	1	1	30	2			
5224		Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel	30	10	10	C	10	1	1	30	2			
5231, 5232		Apotheken en drogisterijen	0	0	0		10	1	1	10	1			
5249		Detailhandel in vuurwerk	0	0	10		10	1	1	10	1			
527		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	10	0	10		10	1	1	10	1			
55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING												
5511, 5512		Hotels en pensions met keuken	30	0	10		10	2	1	30	2			
552		Kampeertreinen, vakantiecentra, e.d. (met keuken)	30	0	50	C	10	2	1	50	3			
553		Restaurants, cafetaria's, snackbars, viskramen e.d.	30	0	10	C	10	2	1	30	2			

554		Café's, bars, discotheken	0	0	50	C	10	2	1	50	3	D
5551		Kantines	10	0	30	C	10	1	1	30	2	D
5552		Cateringbedrijven	30	0	10	C	10	1	1	30	2	
60	-	VERVOER OVER LAND										
601	0	Spoorwegen:										
601	1	- stations	0	0	100	C	50	3	2	100	3	D
601	2	- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	30	30	300	C	300	3	2	300	4	D
6021.1		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100	C	0	2	2	100	3	D
6022		Taxibedrijven, taxistandplaatsen	0	0	30	C	0	2	1	30	2	
6023		Touringcarbedrijven	10	0	100	C	0	2	1	100	3	
6024		Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks)	0	0	100	C	30	3	1	100	3	
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	50	C	10	1	1	50	3	B D
61, 62	-	VERVOER OVER WATER/DOOR DE LUCHT										
61, 62	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10		0	2	1	10	1	
63	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER										
6311.1	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:										
6311.1	2	- stukgoederen	0	30	300	C	100	3	3	300	4	B D
6311.1	7	- tankercleaning	300	10	100	C	200	1	2	300	4	B
6311.2	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:										
6311.2	1	- containers	0	10	300		50	2	2	300	4	
6311.2	2	- stukgoederen	0	10	100		50	2	2	100	3	B D
6311.2	3	- erts, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000	30	200	300		30	2	2	300	4	B
6311.2	5	- granen of meelsoorten, v.c. < 500 t/u	50	300	200		50	2	2	300	4	
6311.2	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m2	50	300	300		50	2	2	300	4	B
6311.2	10	- tankercleaning	300	10	100		200	1	2	300	4	B
6312		Veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen	30	10	50	C	30	2	2	50	3	D
6321		Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C	0	3	1	30	2	L
6322, 6323		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10		0	2	1	10	1	
633		Reisorganisaties	0	0	10		0	1	1	10	1	
634		Expeditie, cargadoors (kantoren)	0	0	10		0	1	1	10	1	D
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE										
641		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C	0	2	1	30	2	
642	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C	0	1	1	10	1	
642	B	TV- en radiozenders (zie ook tabel 2: zendinstallaties)	0	0	0	C	30	1	3	30	2	D
65, 66, 67	-	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN										
65, 66, 67	A	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	0	0	30	C	0	1	1	30	2	
70	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED										

70	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10		0	1	1	10	1	
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN										
711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30		10	2	1	30	2	
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50		10	2	1	50	3	D
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50		10	2	1	50	3	B D
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30		10	2	2	30	2	D
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE										
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10		0	1	1	10	1	
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK										
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	30	10	30		30	1	1	30	2	
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10		0	1	1	10	1	
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING										
74	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10		0	1	1	10	1	D
747		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30		50	1	1	50	3	B D
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C	10	2	1	30	2	B
7484.3		Veilingen voor landbouw- en visserijproducten	50	30	200	C	10	3	2	200	4	
7484.4		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	0	0	10		0	2	1	10	1	
75	-	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN										
75	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	0	0	30		0	2	1	30	2	
7522		Defensie-inrichtingen	30	30	200	C	100	3	1	200	4	B D
7525		Brandweerkazernes	0	0	50	C	0	1	1	50	3	
80	-	ONDERWIJS										
801, 802		Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	0	0	30		0	1	1	30	2	
803, 804		Scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs	10	0	30		10	1	1	30	2	D
85	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG										
8511		Ziekenhuizen	10	0	30	C	10	3	2	30	2	
8512, 8513		Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	10	0	10		0	2	1	10	1	
8514, 8515		Consultatiebureaus	0	0	10		0	1	1	0	1	
853		Verpleeghuizen	10	0	30	C	0	1	1	30	2	
90	-	MILIEUDIENSTVERLENING										
9000.1	0	RWZI's en gierverwerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:										
9000.1	1	- < 100.000 i.e.	200	10	100	C	10	2	1	200	4	
9000.1	2	- 100.000 - 300.000 i.e.	300	10	200	C Z	10	2	1	300	4	
9000.2	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50		10	2	1	50	3	
9000.2	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	50	50		10	2	1	50	3	B
9000.3	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:										

9000.3	A2	- kabelbranderijen	100	50	30		10	1	1	100	3	B	L
9000.3	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30		10	1	2	50	3		L
9000.3	A5	- oplosmiddeltherugwinning	100	0	10		30	1	2	100	3	B	D L
9000.3	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen, thermisch vermogen > 75 MW	300	200	300	C Z	50	3	3	300	4	B	D L
9000.3	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30		10	1	1	30	2	B	L
9000.3	B	Vuilstortplaatsen	300	300	300		10	3	3	300	4	B	
9000.3	C	Vuiloverslagstations	200	300	300		30	3	3	300	4	B	
9000.3	D0	Composteerbedrijven:											
9000.3	D2	- gesloten	100	50	100		50	3	1	100	3	B	
91	-	DIVERSE ORGANISATIES											
9111		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	30		0	1	1	30	2		
9131		Kerkgebouwen e.d.	0	0	30		0	2	1	30	2		
9133.1	A	Buurt- en clubhuizen	0	0	50	C	0	2	1	50	3		D
9133.1	B	Hondendressuurterreinen	0	0	50		0	1	1	50	3		
92	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE											
921, 922		Studio's (film, TV, radio, geluid)	0	0	30	C	30	2	1	30	2		
9213		Bioscopen	0	0	30	C	0	3	1	30	2		
9232		Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen	0	0	3	C	0	3	1	30	2		
9233		Recreatiecentra, vaste kermis e.d.	30	10	300		10	3	3	300	4		D
9234		Muziek- en balletscholen	0	0	30		0	2	1	30	2		
9234.1		Dansscholen	0	0	30	C	0	2	1	30	2		
9251, 9252		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	0	0	10		0	2	1	10	1		
9253.1		Dierentuinen	100	10	50	C	0	3	1	100	3		
9261.1	0	Zwembaden:											
9261.1	1	- overdekt	10	0	50	C	10	3	1	50	3		
9261.1	2	- niet overdekt	30	0	200		10	3	1	200	4		
9261.2	A	Sporthallen	0	0	50	C	0	2	1	50	3		
9261.2	B	Bowlingcentra	0	0	30	C	0	2	1	30	2		
9261.2	C	Overdekte kunstijsbanen	0	0	100	C	100	2	1	100	3		
9261.2	D	Stadions en openluchtijbanen	0	0	300	C	0	3	2	300	4		
9261.2	E	Maneges	50	30	30		0	2	1	50	3		
9261.2	F	Tennisbanen (met verlichting)	0	0	50	C	0	2	2	50	3		
9261.2	G	Veldsportcomplex (met verlichting)	0	0	50	C	0	2	2	50	3		
9261.2	H	Golfbanen	0	0	10		0	2	1	10	1		
9261.2	I	Kunstsibanen	0	0	30	C	0	2	2	30	2		
9262	0	Schietinrichtingen:											
9262	1	- binnenbanen: geweer- en pistoolbanen	0	0	200	C	10	2	1	200	4		

9262	2	- binnenbanen: boogbanen	0	0	10	C	10	1	1	10	1	
9262	3	- vrije buitenbanen: kleiduiven	0	0	200		300	2	1	300	4	L
9262	7	- vrije buitenbanen: boogbanen	0	0	10		200	1	1	200	4	
9262	11	- buitenbanen met voorzieningen: boogbanen	0	0	30		30	1	1	30	2	
9262	F	Sportscholen, gymnastiekzalen	0	0	30	C	0	2	1	30	2	
9262	G	Jachthavens met diverse voorzieningen	10	10	50	C	30	3	1	50	3	B
9271		Casino's	30	0	10	C	0	3	1	30	2	
9272.1		Amusementshallen	0	0	30	C	0	2	1	30	2	
9272.2		Modelvliegtuigvelden	10	0	300		100	1	1	300	4	
9301.1	A	Wasserijen en strijkinrichtingen	30	0	50	C	30	2	1	50	3	
9301.1	B	Tapijtreinigingsbedrijven	30	0	50		30	2	1	50	3	L
9301.2		Chemische wasserijen en ververijen	30	0	30		30	2	1	30	2	B L
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	0	0	30		0	1	1	30	2	
9301.3	B	Wasserettes, wassalons	10	0	10		0	1	1	10	1	
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10		0	1	1	10	1	
9303	0	Begrafenisondernemingen:										
9303	1	- uitvaartcentra	0	0	10		0	2	1	10	1	
9303	2	- begraafplaatsen	0	0	10		0	2	1	10	1	
9303	3	- crematoria	100	10	30		10	2	2	100	3	L
9304		Badhuizen en saunabaden	10	0	30	C	0	1	1	30	2	
9305	A	Dierenasiels en -pensions	30	0	100	C	0	1	1	100	3	
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10	C	0	1	1	10	1	D

Plankaart

