

Legmeerpolder

Inhoudsopgave

TOELICHTING	5
Hoofdstuk 1 INLEIDING	5
1.1 Aanleiding en doelstelling	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	6
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER	8
2.1 Rijksbeleid	8
2.2 Provinciaal en regionaal beleid	11
2.3 Gemeentelijk beleid	15
Hoofdstuk 3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING	19
3.1 Het plangebied in groter verband	19
3.2 Beschrijving plangebied	19
Hoofdstuk 4 FUNCTIONELE BESCHRIJVING EN OVERIGE ASPECTEN	21
4.1 Bedrijven	21
4.2 Verkeer en vervoer	22
4.3 Cultuurhistorie, archeologie en monumenten	23
4.4 Landschap en ecologie, groenstructuur	28
4.5 Sociale veiligheid	28
4.6 Kabels en leidingen	29
4.7 Ontwikkelingen in de Legmeerpolder	29
4.8 Ontwikkelingen in de Legmeerpolder in strijd met de bestemming	35
Hoofdstuk 5 MILIEUASPECTEN	46
5.1 Bodem	46
5.2 Water	49
5.3 Geluid	50
5.4 Luchtkwaliteit	51
5.5 Externe veiligheid	52
5.6 Duurzaam bouwen en energie	57
5.7 Flora en Fauna	57
Hoofdstuk 6 PLANOPZET	62
6.1 Algemeen	62
6.2 De Bestemmingen	62
Hoofdstuk 7 UITVOERBAARHEID	66
7.1 Economische Uitvoerbaarheid	66
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	66
7.3 Handhaving	67

Bijlagen

Bijlage 1	Onderzoek geluidsbelasting nieuwbouw J.C. van Hattumweg M+P.GWA.11.09.1 d.d. 12 oktober 2011
Bijlage 2	Besluit hogere grenswaarde
Bijlage 3	Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen N201, Grontmij augustus 2005
Bijlage 4	Risicoberekeningen hogedruk aardgasleidingen, Arcadis mei 2011
Bijlage 5	Onderzoek rugstreeppadden in de Legmeerpolder, B&D Natuuradvies oktober 2010
Bijlage 6	Nota van Beantwoording artikel 3.1.1. Bro reacties
Bijlage 7	Nota van Beantwoording inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan

Bijlage 8	Nota van Beantwoording zienswijzen
Bijlage 9	Print gehele toelichting
Bijlage 10	Uitspraak Raad van State

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleidingen doelstelling

Op 4 februari 2003 heeft het college besloten in te stemmen met het Plan van Aanpak Actualisatie Bestemmingsplannen, met als doel om te komen tot actuele bestemmingsplannen voor het gehele grondgebied van de gemeente Amstelveen.

Bij deze inhaalslag gaat het om het conserveren en beheren van de bestaande situatie en eventueel consolideren van het bestaande juridisch-planologisch kader. Vastgesteld beleid wordt doorvertaald en ontwikkelingen waarvoor de planvorming en besluitvorming zijn afgerond, worden meegenomen. Het gemeentelijk beleid is erop gericht toe te werken naar grotere uniformiteit en daardoor meer rechtsgelijkheid van de bestemmingsplannen. De bestemmingsplannen dienen goed onderbouwd te zijn op hoofdlijnen van beleid. Tevens dienen zij de nodige flexibiliteit in zich te hebben en de randvoorwaarden voor ontwikkelingen duidelijk aan te geven. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van een zoveel mogelijk uniforme opzet voor toelichting, planregels en verbeelding (digitale plankaart).

Binnen het Plan van Aanpak is dit het elfde plangebied, waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld. Binnen het bestemmingsplangebied bevinden zich voornamelijk tuinbouwcomplexen met de daarbij behorende bedrijfswoningen en het oostelijk deel van het plangebied is een relatief open en leeg agrarisch gebied met een beperkt aantal verspreid liggende agrarische complexen.

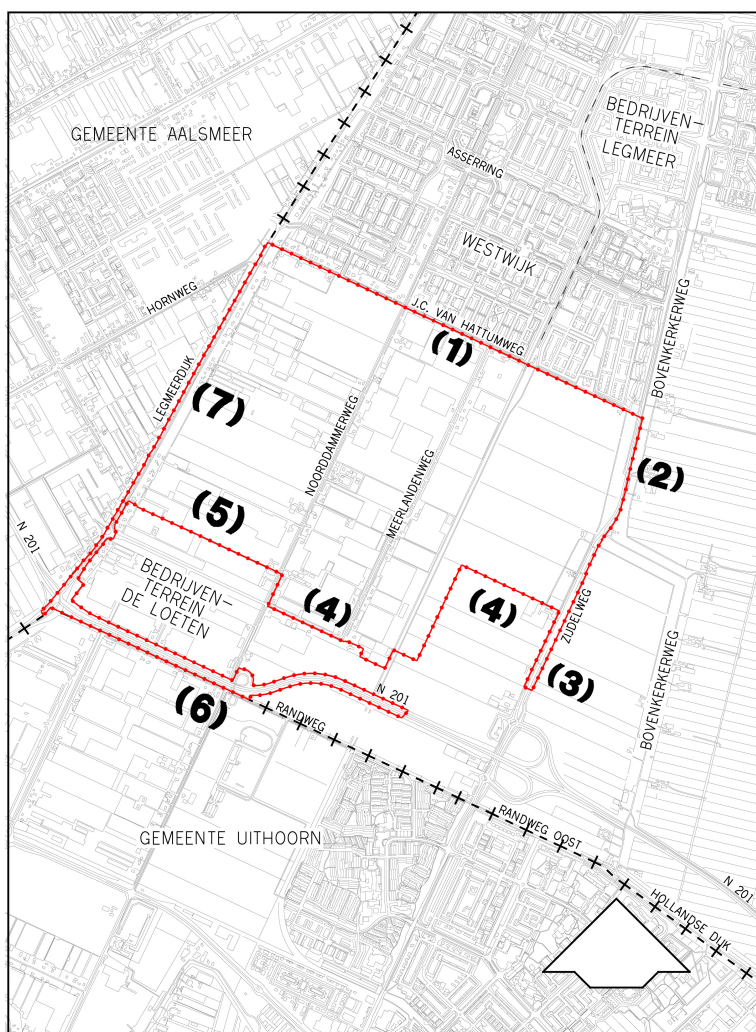
Voor de Legmeerpolder is een planologische inrichtingsstudie gemaakt. Deze planologische inrichtingsstudie heeft tot doel om met rekenschap van externe factoren, lokale en regionale ambities een ruimtelijk toekomstbeeld voor de Legmeerpolder te geven. Hoewel de ruimtelijke mogelijkheden in hoge mate afhankelijk zijn van de ontwikkeling van mainport Schiphol (20 Ke-beleid), heeft deze studie nadrukkelijk ook tot doel om als gemeente pro-actief een eigen visie voor de toekomst van de polder te ontwikkelen. Temeer Amstelveen actief betrokken is bij onder andere de planontwikkeling van de mainport Schiphol, de greenport Aalsmeer en de corridorstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (waaronder de rijksweg A9), kan bij deze ontwikkelingen een eigen wensbeeld van grote invloed zijn. Aangezien de ontwikkeling van de Legmeerpolder afhankelijk is van de ontwikkeling van de mainport Schiphol, is de visie van de Legmeerpolder nog niet voldoende uitgewerkt om mee te kunnen nemen in dit bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan Landelijk Gebied (1993) is in de Legmeerpolder een openbaarvervoertracé opgenomen ter verbetering van de verbinding tussen Amsterdam, Amstelveen en Uithoorn. Dit tracé is tot nu toe nog niet gerealiseerd maar nog steeds actueel. Grootschalige woningbouw in de Legmeerpolder, waarmee het 'afzetgebied' van de OV corridor aanzienlijk vergroot wordt, kan hierin aanvullend zijn. Andersom geldt, dat bij grootschalige woningbouw in de Legmeerpolder een goede OV-ontsluiting en een P&R-voorziening de verkeersdruk op het lokale wegennet aanzienlijk kan verminderen. Momenteel werken de gemeenten Amstelveen en Uithoorn samen met de Provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam aan de planvorming voor een HOV-buslijn tussen Amstelveen en Uithoorn (COVAU). De lijn loopt vanaf Busstation Amstelveen via de Legmeerpolder naar Uithoorn. Als het eindrapport door de provincie Noord-Holland wordt vrijgegeven zal dit ter reactie aangeboden worden aan o.a. B en W Amstelveen. In dit bestemmingsplan is dit openbaar vervoertracé weer opgenomen. Voor een nadere beschrijving van bovenstaande ontwikkelingen wordt verwezen naar § 4.7

Aangezien er in het grootste deel van het plangebied geen ontwikkelingen te verwachten zijn de komende jaren is overwegend gekozen voor de planvorm van een conserverend bestemmingsplan. Onder een conserverend bestemmingsplan wordt verstaan een bestemmingsplan waarin de bestaande toestand wordt vastgelegd.

1.2 Liggingen begrenzing plangebied

Het plangebied is gesitueerd in het zuidwesten van Amstelveen. Het plangebied omvat het gebied globaal begrensd door de (1) J.C. van Hattumweg in het noorden, vervolgens naar het zuiden toe langs de (2) Bovenkerkerweg en de (3) Zijdelweg (oostgrens). Vanaf de noordelijke grens van het perceel Zijdelweg 3 (4) loopt de grens van het plangebied naar het westen toe. Vervolgens loopt de zuidgrens vanaf de Amstelveense Tocht tot aan de Noorddammerweg ter hoogte van de Meerlandenweg (4). Het laatste deel van de zuidgrens loopt vanaf de Noorddammerweg naar de Legmeerdijk. Deze grens loopt ter hoogte van de zuidgrens van het perceel Legmeerdijk 260 en de Noorddammerweg 99 (5). De westgrens loopt langs de Legmeerdijk (7). In het zuidelijk deel van het plangebied is de nieuwe N201 voor een deel meegenomen (6).



1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt (gedeeltelijk) de volgende 10 plannen:

1. Bestemmingsplan Landelijk Gebied (bestemmingsplannummer 195), vastgesteld op 24 maart 1993 en goedgekeurd op 9 november 1993 (gedeeltelijk);
2. 1e wijziging Landelijk Gebied perceel Legmeerdijk 206 (bestemmingsplannummer 195-1), vastgesteld op 5 juli 1994 (geheel);
3. 4e wijziging Landelijk Gebied perceel Legmeerdijk 222 (bestemmingsplannummer 195-4), vastgesteld op 4 juni 1996 (geheel);
4. 9e wijziging Landelijk Gebied perceel Legmeerdijk 224 (bestemmingsplannummer 195-9), vastgesteld op 2 november 1999 (geheel);

onherroepelijk bestemmingsplan Legmeerpolder, mei 2013

5. 13e wijziging Landelijk Gebied perceel Noorddammerweg 100-102
(bestemmingsplannummer 195-13), vastgesteld op 27 februari 2001 (geheel);
6. 15e wijziging Landelijk Gebied perceel Legmeerdijk 198
(bestemmingsplannummer 195-15), vastgesteld op 17 februari 2004 (geheel).

Deze geldende bestemmingsplannen komen met het in werking treden van dit bestemmingsplan (gedeeltelijk) te vervallen.

Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk vanuit beleidsnota's, besluiten, planologische kernbeslissingen, regelingen en wetten. Met dit rijksbeleid wordt zo nodig rekening gehouden in dit bestemmingsplan.

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Amvb Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet'). Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Tevens werkt het Rijk aan eenvoudigere regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Rol provincies en gemeenten bij ruimte en mobiliteit

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei, aansluitend op de woonwensen van mensen. Bij beheer en ontwikkeling van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol. Bij gebiedsontwikkeling wordt de daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties leidend. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, zorgen voor een optimale (multimodale) bereikbaarheid. Het Rijk vindt de stedelijke regio's van mainports, brainport, greenports en valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas en Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering.

Bereikbaarheid verbeteren

Om de bereikbaarheid te verbeteren, zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden. Het Rijk geeft vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en

greenports. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling. Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zo veel mogelijk gescheiden. In de Randstad wordt voor snelwegen de standaard 2x4 rijstroken. Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboekloos reizen (op de drukste trajecten 6 intercity's en 6 sprinters per uur). Verder wordt veel geld uitgetrokken voor wegenonderhoud. Daarnaast wordt er innovatief omgegaan met benutting van infrastructuur, zoals ruimere openstelling spitsstroken, introductie intelligente transportsystemen en afspraken met werkgevers over terugdringen woon-werkverkeer.

Juridische doorwerking

De SVIR definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze verantwoordelijkheid zal betrekking hebben op basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden; (inter)nationale hoofdnetten en ruimtelijke voorwaarden voor versterking van de economische structuur. De structuurvisie vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040.

De nationale belangen uit de structuurvisie worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb komt in de plaats van de eerdere ontwerp-Amvb Ruimte die in 2009 aan de Tweede kamer is aangeboden. De Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De Amvb is deels opgebouwd uit hoofdstukken afkomstig van de 'oude' Amvb en deels uit nieuwe onderwerpen.

De Amvb is een van de uitvoeringsinstrumenten die kunnen worden ingezet om het Rijksbeleid in het beleid van lagere overheden te laten implementeren. De Amvb Ruimte bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Hiermee kan bijvoorbeeld precies aangegeven worden in welke zones bestemmingsplannen geen bestemmingen mogen bevatten die verdere verstedelijking toestaan. Dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke drukte.

In de SVIR wordt de detailinformatie gegeven over 'Structuurvisie-gebied 20 kE contour'. Het plangebied valt binnen de geluidscontour van Schiphol. In de 'Structuurvisie-gebied Stedelijke Regio's met Topsectoren' wordt de greenport Aalsmeer als topsector aangemerkt. Het plangebied ligt in de directe nabijheid van de greenport Aalsmeer.

2.1.2 LuchthavenindelingbesluitSchiphol (2002)

Voor de ruimtelijke ordening in de omgeving van Schiphol is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) van 26 november 2002 met de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) met ingang van 20 februari 2003 van kracht. In het streekplan Noord-Holland Zuid, vastgesteld op 17 februari 2003, wordt verwezen naar dit Luchthavenindelingbesluit. Het Luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. In het Lib zijn regels en beperkingen opgenomen voor de bebouwing rond Schiphol (vanuit externe veiligheid en geluid).

Bij Besluit van 23 augustus 2004, Stb. 425 is het Luchthavenindelingbesluit gewijzigd in verband met het herstellen van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Deze wijziging van het Lib is in werking getreden op 2 september 2004.

Op 21 april 2006 is het kabinetsstandpunt uitgebracht inzake de ontwikkeling van Schiphol op de middellange en lange termijn. Naar aanleiding van een evaluatie is een actieprogramma opgesteld. De snelheid waarmee de maatregelen kunnen worden doorgevoerd, varieert. Er zijn maatregelen die direct worden uitgevoerd, maatregelen die nog nader onderzoek vergen en maatregelen waarvoor de

regelgeving moet worden gewijzigd. Dit betekent dat het nieuwe Schipholbeleid nog niet in werking is.

De voorgestelde wijzigingen kunnen van invloed zijn op dit bestemmingsgebied. Dit kunnen wijzigingen met betrekking tot ligging van geluid- en/of risicocontouren zijn. Naast een toename van de geluidsoverlast hebben de ruimtelijke beperkingen die voortvloeien uit de Schipholwet een behoorlijke impact op de ontwikkelingsmogelijkheden van Amstelveen. Stedelijke vernieuwing in Amstelveen Noord en rond het A9 gebied wordt hierdoor belemmerd. Grootschalige uitbreiding in de Legmeerpolder is niet mogelijk gebleken.

De volgende voorgestelde wijzigingen kunnen in ruimtelijk opzicht van invloed zijn op het plangebied:

- uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn;

- in het gebied daarbuiten hebben grote concentraties van mensen minder effect op het groepsrisico, maar het effect is niet nul;

- de exacte begrenzing van de hierboven genoemde gebieden en de plannen die niet onder het verbod komen te vallen, worden nader geïnterpreteerd;

- tot slot wil het kabinet onderzoeken of het groepsrisico te verkleinen is door vliegroutes te verleggen dichtbij de luchthaven, en zo plaatsen waar veel mensen bijeen zijn te vermijden.

Het eerste standpunt komt neer op een formalisering van de huidige praktijk. Bouwplannen in Amstelveen die liggen in de $IR 10^{-7}$ contour worden op dit moment al getoetst aan het groepsrisicobeleid. Dit leidt er toe dat niet alleen woningbouw (met meer dan 25 woningen), maar ook bijvoorbeeld kantoorontwikkeling in deze zone niet mogelijk is.

Het tweede standpunt, te weten de aanscherping van het groepsrisicobeleid buiten de $IR 10^{-7}$ contour zal wel tot een verdere ruimtelijke beperking leiden. Onduidelijk is nog in welke gebieden een restrictiever beleid zal gaan gelden. Wanneer hiervoor de $IR 10^{-8}$ contour gebruikt gaat worden, zal dit zeker consequenties hebben voor Amstelveen. Uit een eerste indicatieve $IR 10^{-8}$ contour blijkt namelijk dat behalve een groter deel van Amstelveen Noord, ook het Noordelijke deel van de Legmeerpolder in deze zone valt.

Of deze wijzigingen daadwerkelijk worden doorgevoerd en wanneer dit het geval is, is op dit moment nog niet bekend. Voor meer informatie over het Schipholbeleid wordt verwezen naar de website <http://www.bezoekbas.nl/>.

Tevens zijn er in het kader van het Luchthavenindelingbesluit gebieden waar hoogtebeperkingen, respectievelijk beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen gelden. In het gebied waar hoogtebeperkingen gelden, mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn.

De omvang van het gebied waar beperkingen gelden voor het aantrekken van vogels, is zodanig dat de afstand tussen de grens van het gebied en iedere baan minimaal 6 km bedraagt. Bij de bepaling van de omvang is uitgegaan van de bescherming van dat gebied rond het banenstelsel waarin, statistisch gezien, de meeste vogelaanvaringen plaatsvinden.

Een gebruik of bestemming kan binnen de genoemde categorie wel worden gerealiseerd als overeenkomstig de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan te zijner tijd met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Het plangebied valt binnen de beperkende contouren en kent hoogtebeperkingen die gelden voor maximale bouwhoogtes waarbij de referentiehoogte van de luchthaven in verrekend. Deze hoogtebeperkingen zijn in de bijlage 'luchtvaartverkeerszone' van het bestemmingsplan verwerkt.

2.2 Provinciaal regionaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Noord Holland 2040

De structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar zou moeten worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is dit uitgewerkt in concrete activiteiten om de visie te realiseren en via de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

De drie hoofdbelangen die Noord-Holland met de structuurvisie heeft vastgelegd zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door zo'n 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

In de structuurvisie is het plangebied aangemerkt als bestaand bebouwd gebied. Het overgrote deel van het gebied is in de structuurvisie opgenomen als glastuinbouw concentratiegebied. De Noorder Legmeerpolder valt binnen de cultuurlandschappen in de categorie droogmakerij.

2.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De provincies hebben de bevoegdheid gekregen een ruimtelijke verordening vast te stellen. In deze verordening kan de provincie regels stellen met betrekking tot de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Bij het stellen van deze regels moeten provinciale belangen in het geding zijn. In een verordening kunnen regels worden opgenomen ter bescherming van specifieke waarden (zoals natuur-, landschappelijke of cultuurhistorische waarden) of ten behoeve van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld vestigingsregels voor intensieve veehouderij of detailhandelsvoorzieningen). De gemeente heeft de plicht bestemmingsplannen aan te passen aan de provinciale verordening.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 3 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Legmeerpolder ligt binnen het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Sprake is van een hoofdzakelijk conserverend bestemmingsplan. Mochten er ontwikkelingen plaatsvinden is dit binnen de BBG mogelijk.

2.2.3 Regionale economische samenwerking

Middellange Termijnvisie (MLT) 2025 Greenport Aalsmeer

De ruimtelijk-economische visie voor de Greenport Aalsmeer is opgenomen in de MLT 2025. De ambities van Greenport Aalsmeer passen binnen de kaders die de Greenports in Nederland gezamenlijk hebben gesteld. Daarbinnen neemt iedere Greenport haar eigen positie in. De ambities van Greenport Aalsmeer voor 2025 zijn:

De (internationale) concurrentiepositie op lange termijn verder uitbouwen. De verantwoordelijke partijen binnen Greenport Aalsmeer versterken door in te zetten op de speerpunten bereikbaarheid, ruimte, innovatie, onderwijs, arbeidsmarkt, imago, lobby en organiserend vermogen. Verbreding van de sierteeltsector naar een logistiek vers-centrum biedt mogelijkheden voor een nog grotere economische groei.

Internationaal toonaangevend zijn op het gebied van duurzaamheid in de glas- en

tuinbouw. De bedrijven in Greenport Aalsmeer investeren volop in Research & Development, bieden duurzame producten en diensten aan en doen aan duurzame bedrijfsvoering.

Een hoogwaardig glas- en tuinbouwgebied zijn. Een gebied waar ruimtelijke- en groenkwaliteit, intensief ruimtegebruik, functiemenging, uitstraling en belevingswaarde hand in hand gaan. De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en Haarlemmermeer zetten in op een sterke vermindering van het waterverbruik en lichthinder in een gebied dat in 2025 minimaal energieneutraal is.

De belangrijkste ruimtelijk-economische opgaven in de Greenport Aalsmeer zijn:

7. de herstructurering van enkele verouderde glasgebieden, waaronder de Noorder Legmeerpolder;
8. de verbetering van de bereikbaarheid binnen de greenport,
9. verbinding met de mainports en met het achterland;
10. de ontwikkeling van nieuwe agrogerelateerde bedrijventerreinen (Green Park Aalsmeer en Bloemenveiling Aalsmeer).

Voor wat betreft infrastructuur is bij Greenport Aalsmeer e.o. aangegeven dat verbetering van de infrastructuur tussen Mainport Schiphol, Greenport Aalsmeer en het oosten noodzakelijk is en prioriteit op nationale schaal heeft. De verbinding tussen de A4, A2 en A1/A6 naar het oosten toe wordt momenteel als knelpunt gezien. Het opwaarderen van de A1/A9/A6 of de ondertunneling van de A6/A9 (mogelijk via Publiek Private Samenwerking) wordt als oplossing gezien.

Op regionale schaal heeft het prioriteit om de capaciteit van het onderliggende wegennet van Aalsmeer te verbeteren. Verwacht wordt dat de N201 in oostelijke richting binnen 10 jaar na aanleg een nieuw knelpunt zal vormen. Er zal gezorgd moeten worden voor goede aansluitingen op de A2 en A9.

Het plangebied is momenteel een verouderd glasgebied dat geherstructureerd zal worden. Het te realiseren bedrijventerrein De Loeten is bedoeld voor de vestiging van allerlei soorten bedrijven uit de transport en logistiek of groothandel. In het licht van de Greenport Aalsmeer en de gunstige ligging ten opzichte van Flora Holland Aalsmeer is het bedrijventerrein ook geschikt voor de vestiging van bloemverwerkende bedrijven en specialistische handel. Dit is de typische bedrijvigheid die in de schil rondom de kern van de Greenport plaatsvindt. Bloemverwerkende bedrijven zullen daarom ook op het nabij gelegen bedrijventerrein Greenpark Aalsmeer hun plek vinden.

2.2.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, 2007

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht. Daarnaast geeft het stuk aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

De provincie streeft bij de ontwikkeling van haar infrastructuurbeleid een zorgvuldige inpassing na en investeert in milieu, ecologie en ruimtelijke kwaliteit bij aanleg van infrastructuur. Naast de wettelijke verplichte instrumenten zoals MER, worden zogenaamde beeldkwaliteitsplannen opgesteld ter behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in een dynamische omgeving.

De nieuwe N201 is opgenomen in het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan als in uitvoering. De N201 is een drukke provinciale weg. Uit oogpunt van verbetering van veiligheid, leefbaarheid in de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en de Ronde Venen is de verlegging van de N201 gewenst.

2.2.5 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Stadsregio Amsterdam, december 2004

De stadsregio Amsterdam heeft verschillende corridorstudies verricht waarvan hier van belang de Openbaar vervoerscorridor Amstelveen - Uithoorn (COVAU), intussen verder opgepakt door de provincie Noord-Holland. Deze tracé studie richt zich op de toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer tussen Amstelveen en Uithoorn. Vooral nog wordt bestuurlijk uitgegaan van een tracé via het spoortracé door de Noorder Legmeerpolder.

Tenslotte is vanuit het RVVP het busstation Amstelveen, als belangrijk onderdeel van het stadshart, een aandachtspunt. Het busstation is benoemd als regionaal OV knooppunt van een aantal hoog frequente RegioNet lijnen waarvoor op de aanvoerroutes voorzieningen ten behoeve van een betrouwbare en snelle doorstroming gewenst zijn. '

In het bestemmingsplan Landelijk Gebied (1993) is in de Legmeerpolder een openbaarvervoertracé opgenomen ter verbetering van de verbinding tussen Amstelveen en Uithoorn. Dit tracé is tot nu toe nog niet gerealiseerd, maar nog steeds actueel. Het Regionaal Orgaan Amsterdam stelt hoogwaardig openbaar vervoer verbinding te laten ontstaan tussen Uithoorn en Amstelveen via een vrije busbaan. Deze vrije busbaan loopt over het oude spoortracé in de Legmeerpolder. Over deze vrije businfrastructuur kunnen diverse regionale buslijnen rijden. Amstelveen steunt verbetering van de OV kwaliteit op de relatie Amstelveen/Uithoorn en houdt in de planvorming van de Legmeerpolder rekening met de realisatie van een vrije busbaan tussen Amstelveen en Uithoorn. In dit bestemmingsplan is dit openbaar vervoertracé weer opgenomen, onder de bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoer.

2.2.6 Intergemeentelijk gebiedsvisie, oktober 2000

De intergemeentelijke gebiedsvisie (IGGV) is opgesteld door de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en Ronde Venen. De directe aanleiding voor het opstellen van de IGGV is de omlegging van de N201 op het grondgebied van de betrokken gemeenten. Centrale opgave is het creëren van een meerwaarde voor de leefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied.

In de IGGV is aangegeven dat duurzaamheidsthema's zoals water, energie, mobiliteit, natuur, landschap en meervoudig grondgebruik belangrijke aspecten zijn bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Over het bedrijventerrein Noorder Legmeerpolder wordt in de IGGV het volgende gezegd: "Te ontwikkelen locatie gekoppeld aan de verlegging N201 in gemeente Amstelveen. Tot 2010 voornamelijk transformatie akkerbouw naar bedrijven; daarna volgt transformatie van glastuinbouwgebied naar bedrijventerrein. Gelet op type bedrijventerreinen Oosteinderpolder Noord, zal de Noorder Legmeerpolder zich vooral dienen te onderscheiden door de vestiging van meer grootschalige, lokale bedrijvigheid. Bruto oppervlak ongeveer 80 ha".

De bestaande landschappelijke structuur vormt de basis voor het ruimtelijke raamwerk ten behoeve van de lange termijnontwikkeling. Dit "groenblauwe raamwerk" bestaat uit het geheel van structuren en gebieden, waaronder groengebieden, dijken met bebouwingslinten en hoofdwaterlopen.

Versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische structuren en waarden dient binnen ruimtelijke ontwikkelingen te worden vormgegeven.

Aan de hand van de bestaande landschappelijke structuur is in het IGGV een groenblauw raamwerk geformuleerd op drie schaalniveaus, dat als maatgevende factor moet worden gezien voor verdere invulling. Op het hoogste schaalniveau (eerste orde) wordt het raamwerk gevormd door de boezemlanden langs de ringvaart, de Amstel, grote vlakken van het Amsterdamse bos en de Westeinder- en Vinkeveense plassen. Deze structuur dient verder te worden versterkt.

Een schaalniveau lager (tweede orde) worden dwarsverbindingen tussen de boezems aangelegd als groenblauwe strips van 200 meter. Naast een bedding voor blauwe en groene functies, vormen deze robuuste strips het ontwikkelingskader voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen als uitwerking van het parkstad principe. In de strips wordt voorzien in groen en water voor natuur en recreatie, en buitenplaatsen met bebouwing in lage dichtheden als kostendragers.

De elementen van de derde orde zijn de lange lijnen in de polders. Over het algemeen zijn deze ruimtelijk structurerende elementen noord-zuid gerichte ontginningsassen met oude bebouwingslinten, hoofdtochten en verschillende dijken, te ontwikkelen als recreatieve en ecologische verbindingen.

2.2.7 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Noord-Holland heeft een grote variëteit aan landschappen en een rijke cultuurhistorie. De lange ontwikkelingsgeschiedenis van de provincie is goed terug te zien in de verschillende landschappen met hun kenmerkende elementen, patronen en structuren. De historische objecten en structuren zijn uniek en geven identiteit aan het gebied: molens, stolpen, droogmakerijen, de Westfriese Omringdijk en de Stelling van Amsterdam, maar ook vele honderden archeologische vindplaatsen uit allerhande perioden. Het Noord-Hollandse landschap leeft en blijft zich voortdurend ontwikkelen. De provincie wil de kwaliteit en diversiteit van het Noord-Hollands landschap en de dorpen behouden en ontwikkelen. Het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' heeft een belangrijke plek gekregen in de nieuwe Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Nieuwe functies en eisen brengen met zich mee dat de inrichting en het gebruik van het stedelijke en landelijke gebied voortdurend moet worden aangepast. Nieuwe elementen en structuren worden aan het landschap toegevoegd terwijl oude verdwijnen. Soms gaan deze ontwikkelingen ten koste van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, het 'gebiedseigene'. De Provincie Noord-Holland wil verantwoord met het verleden omgaan en tegelijkertijd ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen. De provincie wil de Noord-Hollandse landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerkende kwaliteiten te koesteren en te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het basisuitgangspunt van het beleid is dan ook 'behoud door ontwikkeling'. Nieuwe ruimtelijke plannen moeten de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving als uitgangspunt hanteren. Meetpunt hiervoor is deze beleidsnota, waarin de eisen voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit zijn vastgelegd.

Aansluitend op de uitgangspunten van de Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, bestaat ook in Amstelveen de wens de kenmerkende kwaliteiten, de diversiteit en identiteit van de gemeente te koesteren en te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het Ruimtelijk Kwaliteitskader van de gemeente Amstelveen biedt hier een goed startpunt toe. De meest karakteristieke objecten, die ons doen herinneren aan vroeger tijden, zijn aangewezen als monument of beschermd gezicht. Voor grotere landschappelijke structuren die karakteristiek zijn voor de gemeente kunnen ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitplannen en structuurplannen als beoordelingskader gebruikt worden.

Er zijn geen bijzondere landschappelijke of cultuurhistorische waarden aan dit gebied toegekend.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 21 september 2011 de Structuurvisie Amstelveen 2025+ vastgesteld. Het is op de eerste plaats een ruimtelijke visie, maar ondersteunt ook maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt daarmee helderheid aan inwoners, ondernemers, instellingen en andere overheden over de gewenste ontwikkeling van Amstelveen en de prioriteiten die het bestuur hierbij stelt. De wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

Amstelveen is in een aantal decennia stormachtig is gegroeid door zijn gunstige ligging en door ondernemend op het juiste moment kansen te grijpen. Inmiddels staat de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam onder druk. De tijd dat Amstelveen kon meeliften op de groei van de regio is voorgoed voorbij. Dat vraagt om een andere instelling. Vraag is nu wat Amstelveen kan betekenen voor de regio.

Verkeer

Amstelveen zal fors moeten blijven investeren in bereikbaarheid, op lokaal en op regionaal niveau. Wat betreft dit laatste maakt Amstelveen zich hard voor opwaardering van de N201 tot 2x2 rijstroken tot aan de A2 ('2x2 tot de A2') op de kortst mogelijke termijn. Voor de lange termijn is onderzoek nodig naar aanvullende mogelijkheden voor de verkeersafwikkeling in het zuiden van Amstelveen in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen in Amstelveen zelf en in het zuidelijk deel van de metropoolregio Amsterdam. Hierbij staat een oostelijke randweg buiten de discussie. In de structuurvisie is de oude spoordijk opgenomen als 'hoogwaardige openbare vervoersas (bus)'.

Werken

De glastuinbouw is een innovatieve sector waar ontwikkelingen als schaalvergroting en verduurzaming zijn ingezet en de komende jaren verder zullen worden versterkt. De Noorder Legmeerpolder is binnen de Greenport Aalsmeer aangewezen als één van de vier prioritaire herstructureringslocaties. Om de duurzame herstructurering te stimuleren, onderzoekt de gemeente samen met de provincie, de regio en de tuinders de mogelijkheden voor de realisatie van een warmtenet eventueel in combinatie met geothermie en biomassacentrale.

Om de glastuinbouw te versterken, dient circa 62 ha in de Noorder Legmeerpolder omgezet te worden naar een meer duurzame glastuinbouw. Het betreft een combinatie van de herstructurering van bestaande kassen en de mogelijkheid om een deelgebied geheel nieuw te ontwikkelen. De ambitie is om de (rest)warmte van de glastuinbouw uit te wisselen met de woningen die in de Scheg (ten noorden van het duurzame glastuinbouwgebied) op termijn gerealiseerd zullen worden.

Energie

Een mogelijkheid in opkomst, hoewel op beperkte schaal, is de lokale toepassing van windenergie. Door innovatie komen er nieuwere, ook kleinschalige, typen windturbines op de markt, met minder geluidsoverlast en visuele hinder. De mogelijkheden voor toepassing van grootschalige windenergie in het buitengebied van Amstelveen zijn niet aanwezig gelet op de hoogterestructies vanwege de luchtvaart.

Thema's uit de structuurvisie

Versterken bestaande kwaliteiten

Amstelveen wil dat allereerst doen door haar bestaande kwaliteiten te behouden en waar mogelijk te versterken. Dit zijn een uitstekend woonklimaat, een ondernemend werkklimaat en een meer dan gemiddelde bereikbaarheid. Dit laatste is het grootste punt van zorg, zowel de bereikbaarheid van de stad als binnen de stad zelf. Dit vergt grote investeringen in hoofdwegen en openbaar vervoerssystemen. Voor de

stedelijke ontwikkeling van Amstelveen op langere termijn is dit thema van doorslaggevend belang.

2.3.2 Structuurvisie Amstelveen Zuid, 15 december 2010

Op 15 december 2010 heeft de raad van de gemeente Amstelveen de Structuurvisie 'Amstelveen Zuid' vastgesteld. De structuurvisie Amstelveen Zuid is een visie op hoofdlijnen volgens de Wet ruimtelijke ordening. De visie brengt reeds vastgesteld beleid en geplande ontwikkelingen in kaart en met elkaar in verband; het biedt voor Amstelveen Zuid een totaalperspectief. De structuurvisie biedt de planologische onderbouwing voor de mogelijkheid tot het (deels) verhalen van gemeentelijke kosten omlegging N201 (inclusief ongelijkvloerse kruising) via de ontwikkelgebieden bedrijventerreinen 'De Loeten' en 'Amstelveen Zuid' en woningbouwlocatie 'De Scheg'. Daarnaast behoort, met de structuurvisie als basis, gedeeltelijk kostenverhaal voor provinciaal recreatief groenproject AmstelGroen tot de mogelijkheid.

Binnen dit bestemmingsplan is de woningbouwlocatie 'De Scheg' gelegen. De grens van De Scheg wordt gevormd door de bestaande bebouwing van Westwijk en de 20 ke-geluidscontour rondom Schiphol, vandaar ook de typische omlijsting van het gebied. De aanleg van De Scheg betreft de realisering van ca. 1.250 woningen. Met deze ontwikkeling wil de gemeente niet alleen een bijdrage leveren aan de lokale woningbehoefte, maar ook de woningbehoefte op regionaal niveau. Bij de planontwikkeling wordt rekening gehouden met de geluidhinderproblematiek en de ontwikkeling wordt daarop afgestemd. Het woningbouwproject De Scheg grenst namelijk direct aan de 20 Ke zone, waarbij in het plangebied een toename van geluidhinder(beleving) zal optreden.

2.3.3 Energie beleidsplan 2009-2012

Het energiebeleidsplan (27 mei 2009) geeft het energiebeleid van Amstelveen nieuwe impulsen.

Amstelveen heeft de ambitie met regiogemeenten in 2040 een energieneutrale regio gerealiseerd te hebben, door integraal en maximaal in te zetten op alle gerelateerde onderwerpen die binnen haar invloedssfeer liggen.

Hiertoe zet zij gedurende de periode 2009-2012 en verder, waar mogelijk, maximaal in op het terugdringen van het energiegebruik en de CO₂-uitstoot. Tegelijk stimuleert de gemeente het opwekken en benutten van duurzame energie, wil ze een voorbeeldfunctie vervullen en een nauwe samenwerking met regiogemeenten, inwoners, bedrijven en andere organisaties aangaan op het bereiken van de doelen.

2.3.4 Parkeernota 2005-2010

De parkeernota 2005-2010 (2004) geeft uitgangspunten, richtlijnen en instrumenten voor het auto parkeerbeleid voor de periode 2005-2010. Het parkeerbeleid dient een bijdrage te leveren aan een sociaal, veilig, groen en duurzaam Amstelveen. Om dit te realiseren wordt gekozen voor een beleid dat gericht is op het faciliteren en reguleren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. De mate waarin de parkeer vraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit. Aangezien dit bestemmingsplan consoliderend is, hoeft er niet getoetst te worden aan de parkeernota.

2.3.5 Nota hobbymatig en bedrijfsmatig houden van paarden en het oprichten van paardenbakken, januari 2007

Met name in het buitengebied komt het houden van paarden zowel bedrijfsmatig als hobbymatig veel voor. Ten behoeve van het houden van paarden wordt vaak gebruik gemaakt van een buitenbak (een niet overdekte paardenbak). In deze nota wordt nader ingegaan op de diverse vormen van houden van paarden en is een toetsingskader geformuleerd voor het oprichten van paardenbakken.

2.3.6 Nota Vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing, maart 2005

In de *nota Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing (VAB), maart 2005* is een specifiek beleid voor het buitengebied van Amstelveen ontwikkeld, waardoor negatieve gevolgen van vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing worden weggenomen. De nota biedt een toetsingskader voor nieuwe neven- of vervolgactiviteiten.

In het agrarisch buitengebied van Amstelveen wordt de gemeente steeds vaker geconfronteerd met nieuwe bedrijfsmatige activiteiten. Deze veelal niet-agrarische activiteiten vinden dikwijls plaats in voormalige agrarische bedrijfspanden, hetgeen veelal volgens de geldende bestemmingsplannen in strijd is met de bestemming ter plaatse.

Aangezien de agrariërs (ook) in Amstelveen moeite hebben om 'economisch het hoofd boven water te houden', worden steeds vaker nevenactiviteiten ontwikkeld om een aanvulling op het inkomen te genereren.

De provincie Noord-Holland heeft in de notitie 'Nieuwe kansen voor vrijkomende agrarische bebouwing in Noord-Holland' globaal een aanzet gegeven voor versoepeling van beleid en regelgeving. In de beleidsnota 'Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing (VAB)' is een nadere uitwerking voor de gemeente Amstelveen gemaakt, met als doel om een duidelijk toetsingskader te bieden voor nieuwe neven- of vervolgactiviteiten in vrijkomende agrarische bebouwing. De in deze nota opgenomen 'positieve lijst' van functies die kunnen worden toegestaan is opgenomen in de planregels van dit bestemmingsplan.

Detailhandel is niet wenselijk in het landelijk gebied. De vestiging van bedrijven in het landelijk gebied kan ten koste gaan van de uitgifte van een bedrijventerrein, indien bedrijven worden toegelaten die naar aard en omvang bij voorkeur op een bedrijventerrein gevestigd dienen te worden. Bij vestiging in het landelijk gebied, weliswaar in VAB, is mede daarom het kleinschalige karakter van de nieuwe functie een belangrijk criterium. Op het moment dat dergelijke bedrijven willen groeien, zal verplaatsing naar een bedrijventerrein noodzakelijk zijn. Bij besluit van 4 september 2007 heeft het college besloten de nota VAB te verruimen in die zin dat de mogelijkheid wordt geboden sloop en vervangende nieuwbouw te plegen. In geval van nieuwbouw wordt slechts medewerking verleend aan herbouw van het op dat moment aanwezige oppervlak van de bedrijfsbebouwing met een marge van maximaal 10%.

2.3.7 Amstelveense verkeers en vervoersvisie (oktober 2008)

De Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie (oktober 2008) telt acht ambities voor de mate van bereikbaarheid, kwaliteit van de leefbaarheid en gewenste verkeersveiligheid. De gemeente werkt er aan om deze ambities tussen nu en 2025 gestalte te geven. Relevant voor dit plangebied zijn de ambities voor een hoogwaardige OV-verbinding.

Hoogwaardig OV-systeem

OV wordt een volwaardig systeem van transport, dat bijdraagt aan de in- en externe bereikbaarheid van Amstelveen. We streven naar een systeem van ontsluitende en verbindende hoogwaardige (doorgaande) lijnen, dat onderdeel uitmaakt van het regionale netwerk. Een kwalitatief goede aansluiting op het landelijk spoornet maakt onderdeel uit van een volwaardig OV-systeem.

In het bestemmingsplan Landelijk Gebied (1993) is in de Legmeerpolder een openbaarvervoertracé opgenomen ter verbetering van de verbinding tussen Amstelveen en Uithoorn. Dit tracé is tot nu toe nog niet gerealiseerd, maar nog steeds actueel. Het Regionaal Orgaan Amsterdam stelt hoogwaardig openbaar vervoer verbinding te laten ontstaan tussen Uithoorn en Amstelveen via een vrije busbaan. Deze vrije busbaan loopt over het oude spoortracé in de Legmeerpolder. Over deze vrije businfrastructuur kunnen diverse regionale buslijnen rijden. Amstelveen steunt verbetering van de OV kwaliteit op de relatie Amstelveen/Uithoorn en houdt in de planvorming van de Legmeerpolder rekening met de realisatie van een vrije busbaan tussen Amstelveen en Uithoorn. In dit bestemmingsplan is dit openbaarvervoertracé weer opgenomen, onder de bestemming 'Verkeer - Openbaar

vervoer.

Speciale routes voor vrachtverkeer

Logistieke routes bewerkstelligen dat goederenvervoer snelle en directe verbindingen heeft tussen de Amstelveense bestemmingen en het hoofdwegennet. Speciale aandacht gaat uit naar het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Een binnen regionaal kader functionerend (stads)distributiecentrum ondersteunt de detailhandel in haar logistiek proces. Tegelijkertijd vermindert dit het aantal verkeersbewegingen wat ten goede komt aan milieu, verkeersveiligheid en bezetting van parkeervoorzieningen.

Doorgaand verkeer buiten Amstelveen

Het Amstelveense verkeersnetwerk functioneert primair voor de Amstelveense samenleving. Dit komt niet alleen ten goede aan de doorstroming maar beperkt ook de schadelijke milieu-effecten.

Hoofdstuk 3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

3.1 Het plangebied in groter verband

Het plangebied betreft het gedeelte van de droogmakerij ten zuiden van Westwijk. Het gebied wordt globaal begrensd door de Legmeerdijk (west), de J.C. van Hattumweg (noord), de Bovenkerkerweg/ Zijdelweg (oost) en de bedrijventerreinen De Loeten en Amstelveen Zuid (zuid).

De Meerlandenweg verdeelt de Noorderlegmeerpolder grofweg in twee gebieden. Ten westen van de Meerlandenweg is sprake van overwegend agro-industrieel gebruik door kwekerijen met omvangrijke kassencomplexen; oostelijk is het gebied een relatief open en leeg agrarisch gebied met een drietal verspreid liggende woningen.

In het zuiden van de Noorderlegmeerpolder en de Bovenkerkerpolder komt de omgelegde N201, ter vervanging van het huidige traject door Uithoorn. De zone rondom de N201 in de Noorderlegmeerpolder wordt de komende jaren ontwikkeld als bedrijventerreinen (De Loeten en Amstelveen Zuid).

3.2 Beschrijvingplangebied

Stedenbouwkundige structuur

Binnen de polderdijken aan de west- en oostzijde is sprake van een strikt rechthoekig systeem van sloten, wegen en kavels (overwegend 200 x 600 m'). De waterstructuur van de Noorderlegmeerpolder bestaat uit smalle afwateringssloten (in oost-west richting) en enkele bredere tochten en bermsloten (in noord-zuid richting). Het open landschap en de beplanting rondom de erven van de agrarische bedrijven vormen de groenstructuur van het gebied.

De kavels tussen de Legmeerdijk, Noorddammerweg en Meerlandenweg zijn overwegend in gebruik van kwekerijen met bedrijfsbebouwing, kassencomplexen en open akkers, alsmede individuele dienstwoningen aan de ontsluitingsweg.

Bebouwingskarakteristiek

De bebouwing in het agro-industriële gedeelte kenmerkt zich door woonhuizen in zeer diverse bouwvormen, overwegend utilitaire bedrijfsgebouwen (verwerkingsruimten en opslag) en kassen.

De bijbehorende woningen zijn over het algemeen sober vormgegeven binnen de traditionele vormtaal; bij de nieuwere woningen is de trend herkenbaar om een rijkere vormgeving na te streven, soms uitmondend in een tamelijk bombastische verschijningsvorm. Qua massa-ontwikkeling is vrijwel overal sprake van 1 à 2 bouwlagen en een manifeste kap; een enkel woonhuis is plat afgedekt. De materialisering is overwegend in baksteen voor de gevels en pannen voor de daken. Woningen van recenter datum zijn rijker vormgegeven.

Met name aan de Noorddammerweg vallen - in negatieve zin - de aan de weg gelegen waterbassins op, alsmede de grote verharde voorterreinen en met zwart plastic beklede slootkanten.

Waardering

Het agro-industriële gebied is in feiten 'verstedelijkt' gebied, waarbij geen sprake is van bijzondere waarden. Als karakteristiek kan slechts de samenhang tussen de Legmeerdijk en de aanliggende bebouwing aan de voet vermeld worden. Daarbij dient het voormalige spoorwegtracé herkenbaar te blijven.

Bij het open agrarische gebied is nog sprake van een landelijke karakteristiek, hoewel daarbij vastgesteld moet worden, dat plaatselijk typische stadsrandverschijnselen voorkomen (niet agrarische bedrijvigheid waaronder autobedrijven).

Hoofdstuk 4 FUNCTIONELE BESCHRIJVING EN OVERIGE ASPECTEN

4.1 Bedrijven

Greenport Aalsmeer

In de Nota Ruimte van het ministerie van VROM (2004) zijn vijf Greenports in Nederland gedefinieerd, waaronder de Greenport Aalsmeer. Greenport Aalsmeer is één van 's werelds grootste logistieke, handels- en kenniscentra op het gebied van sierteeltproducten. De Greenport Aalsmeer zorgt voor meer dan 43.000 fte's aan arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van alleen al de sierteelt van meer dan 585 miljoen euro. Om een grote mate van duurzaamheid na te streven, internationaal concurrerend te zijn, innovatiekracht te vergroten en imagoverbetering voor de hele sector te weeg te brengen is regionale samenwerking essentieel. De gemeente Amstelveen werkt samen met andere regionale publieke en private partners aan vraagstukken op het gebied van onder andere ruimte, duurzaamheid en bereikbaarheid, waaronder de reconstructie van de glastuinbouw/ woningbouw in de Noorderlegmeerpolder.

In Amstelveen zijn circa 60 tuinbouwbedrijven gevestigd, voornamelijk in de Noorder Legmeerpolder. Ook zijn er in Amstelveen bedrijven aanwezig die geheel of gedeeltelijk van het tuinbouwcluster in Aalsmeer e.o. afhankelijk zijn. Het gaat dan om zogenaamde "tuinbouwgerelateerde" bedrijvigheid zoals handel en transport.

Huidige situatie glastuinbouw Noorderlegmeerpolder

In het plangebied zijn voornamelijk agro-industriële bedrijven aanwezig met omvangrijke kassencomplexen. Deze bedrijven vallen onder de categorie 1 en 2 bedrijven. Het grootste deel van het glastuinbouwgebied in Amstelveen wordt gebruikt voor de sierteelt onder glas. Daarnaast is een deel in gebruik als bouw- en grasland. Op een deel van de bedrijven vinden andere activiteiten plaats zoals import en export en verwerking van bloemen en planten. Tevens zijn er voornamelijk langs de Noorddammerweg en de Legmeerdijk een aantal andere bedrijven binnen de glastuinbouw gevestigd. Het betreft caravanstallingen, autohandel/ autosloperij en diverse andere kleine bedrijven zoals tentenbouwbedrijf, waterbedrijf en timmerbedrijf.

De totale oppervlakte van het glastuinbouwgebied in Amstelveen bedraagt circa 290 hectare. Hiervan kan circa 10 hectare beschouwd worden als lintbebouwing langs de Legmeerdijk, is 46 hectare bruto gereserveerd voor het bedrijventerrein De Loeten en is circa 67,5 hectare bruto gereserveerd voor het bedrijventerrein Amstelveen Zuid.

Ambities glastuinbouw Noorderlegmeerpolder

De Planologische Verkenning Legmeerpolder beschrijft de Amstelveense visie op een duurzame herstructurering van glastuinbouw in de Legmeerpolder, waarin een optimale mix van wonen, werken en recreëren is gedefinieerd. Deze verkenning is van belang voor de beoordeling van alle toekomstige ontwikkelingen in dit deel van Amstelveen. Er is een gebied van circa 62 hectare aangewezen voor de (her)ontwikkeling van innovatieve, hoogwaardige en duurzame glastuinbouw. Daarnaast kan tussen de groenstrook en Westwijk circa 180 hectare woningbouw (ca. 5.000) komen, mits de 20 KE geluidscontour van Schiphol hier verdwijnt. Mogelijk kunnen eerder op beperkte schaal (1.200-1.400) woningen gebouwd worden in de Scheg. De ambitie is om deze (her)ontwikkeling te combineren met energielevering aan woningen. Tot slot kan een hoogwaardige openbaar vervoersontsluiting in combinatie met een ontsluiting van het gebied via de N201 en Fokkerweg bestaand stedelijk gebied ontlasten van toenemend verkeer in de toekomst.

De ambities voor de Noorder Legmeerpolder zijn zeer hoog. In hoeverre deze ambities gerealiseerd kunnen worden, is afhankelijk van verschillende factoren. Ten aanzien van de glastuinbouw kunnen de ontwikkelingen al ingezet worden. De mate van duurzaamheid in het kader van energielevering is onder andere afhankelijk van of, wanneer en hoeveel woningen gebouwd kunnen worden.

Overige bedrijven

Op het perceel Wagenweg is sprake van een categorie 3.1 inrichting. Hier bevinden zich diverse bedrijven waaronder handel in auto en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven, een autosloperij en een meubelmakerij. Op het perceel Legmeerdijk 260 bevindt zich een autoschade en herstelbedrijf. Dit bedrijf valt ook onder een categorie 3.1 inrichting. Diverse kassen en bedrijfsgebouwen in de Legmeerpolder zijn omgezet in een caravanstalling. Een concentratie van caravanstallingen is met name aan de Legmeerdijk te vinden. Aan de Noorddammerweg zitten twee agrarische handels- en hulpbedrijven.

Een seksinrichting wordt binnen dit plangebied middels een wijzigingsbevoegdheid toegestaan. Dit type bedrijf kan alleen op beperkte schaal in de speciaal daarvoor aangewezen gebieden worden toegelaten.

4.2 Verkeer en vervoer

Infrastructuur Buitengebied

De Legmeerdijk, de J.C. van Hattumweg en de Zijdelweg/Bovenkerkerweg begrenzen het bestemmingsplangebied. De Legmeerdijk en de Zijdelweg/ Bovenkerkerweg vormen tegelijkertijd de belangrijkste ontsluitingsroutes voor het gebied. In het plangebied lopen tevens twee smalle polderwegen, de Noorddammerweg en de Meerlandenweg, met een directe erfontsluitingsfunctie.

De N201 die in dit plangebied is opgenomen is een belangrijke weg van regionale betekenis. Uit oogpunt van verbetering van de veiligheid, leefbaarheid in de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en de Ronde Venen en bereikbaarheid van onder meer de luchthaven Schiphol en de VBA (Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer) is verlegging van de N201 gewenst. Tussen de Legmeerdijk en de Zijdelweg zal de N201 worden uitgevoerd als twee keer twee rijstroken.

Categoriseringsplan

Het categoriseringsplan is eind 2008/ begin 2009 geactualiseerd. De meeste wegen in het plangebied zijn erftoegangswegen. Hierop zijn twee uitzonderingen. De Bovenkerkerweg, aan de oostzijde van het plangebied, is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. De Legmeerdijk, aan de westkant van het gebied heeft op dit deel ook de categorie gebiedsontsluitingsweg. Ten zuiden van het plangebied ligt het tracé van de omgelegde N201. Deze weg is gecategoriseerd als (regionale) stroomweg.

Parkeren en overige voorzieningen

De Parkeernota 2005–2010 beschrijft het parkeerbeleid van de gemeente Amstelveen. Deze nota bevat een naar functie ingedeeld overzicht van parkeerkencijfers. Het parkeerbeleid en daarmee de parkeerkencijfers zijn direct van toepassing bij nieuwbouw, verbouw of functie wijziging. Als uitgangspunt geldt dat in deze situaties de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein wordt gerealiseerd.

Bij de inrichting van de bestemming verkeersdoeleinden dient rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid van gebouwen voor minder validen en met de sociale veiligheid van de (woon-)omgeving.

Openbaar vervoer

In noordzuidrichting voeren verschillende buslijnen langs het gebied, via de Bovenkerkerweg en de Legmeerdijk. Er zijn gevorderde plannen voor de ontwikkeling van HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Vanuit Uithoorn gaat het om een HOV-lijn via de Zijdelweg/Bovenkerkerweg. Op termijn voert deze lijn over het vrijliggende spoortracé. Het is wenselijk om over de lengte van het spoortracé een breedte van circa 20 m te bestemmen voor verkeer/ov.

De tweede HOV-lijn vormt de verbinding tussen Aalsmeer en Amstelveen. Deze HOV-lijn maakt gebruik van de Legmeerdijk.

Naast de beide HOV-lijnen blijven in noordzuidrichting lijnbussen rijden die vaker (en op kortere afstanden van elkaar) halteren.

Langzaam verkeer

Er is geen apart fietsroutenetwerk in het plangebied. De verbindingen voor fietsverkeer lopen vooral in noordzuidrichting. Langs zowel de Bovenkerkerweg/Zijdelweg als de Legmeerdijk bevinden zich vrijliggende fietspaden die in twee richtingen bereden kunnen worden. Doorgaand fietsverkeer wikkelt zich via deze fietspaden af. Een andere belangrijke fietsroute tussen Amstelveen en Uithoorn voert via de Noorddammerweg. De fietsintensiteiten op de polderwegen in het plangebied zijn laag; deze wegen worden voornamelijk door recreatief fietsverkeer gebruikt.

Verkeer en milieu

De gemeente stuurt via haar verkeers- en vervoers- en milieubeleid (respectievelijk de Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie en het Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen 2007-2015) op een verbetering van de luchtkwaliteit. door het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk te weren en bestemmingsverkeer via de daarvoor meest geschikte routes te leiden worden kwetsbare gebieden (verblijfsgebieden, waaronder het landelijk (buiten)gebied)) ontlast. Dit komt ook ten goede aan de leefbaarheid van die gebieden.

4.3 Cultuurhistorie, archeologie en monumenten

4.3.1 Algemeen

Archeologische vindplaatsen, historische landschappen en monumentale gebouwen vertellen over het verleden en vormen samen onze cultuurhistorie. Cultuurhistorische waarden zijn heel belangrijk voor het karakter en de herkenbaarheid van een stad, een dorp of een gebied.

Het meewegen van cultuurhistorie speelt een steeds belangrijkere rol bij de inrichting van de ruimte. In de Nota Belvedere (1999) schetst het Rijk het belang van cultuurhistorische waarden en de wijze waarop deze waarden kunnen bijdragen aan het landschap van de toekomst. In nieuwe ruimtelijke plannen moet voortaan getoetst worden wat de effecten zijn op de cultuurhistorische waarden. Door cultuurhistorische waarden te betrekken bij de inrichting van onze ruimte, wordt de band met het verleden en de identiteit van dorp, stad of streek versterkt. Dat kan heel concreet en kleinschalig gebeuren, met het markeren van funderingen van voormalige historische bebouwing in de bestrating van een plein. Maar cultuurhistorie is ook in te passen in ruimtelijke ontwerpen. Bijvoorbeeld door een archeologische vindplaats als groenlocatie te bestemmen, of door historische waterlopen en verkavelingspatronen als uitgangspunt te nemen voor de plattegrond van een nieuwbouwlocatie.

Historische bouwkunde of bouwhistorie richt zich op verschillende aspecten van de gebouwde omgeving. Enerzijds is het onderzoek gericht op stedenbouwkundige structuren en ontwikkelingen die zich daarin hebben voorgedaan. Hierbij zijn aspecten als het stratenpatroon, de aanleg van bolwerken, de uitbreidingswijken in de 19^e en 20^e eeuw van belang. Een ander deel van het bouwhistorisch onderzoek is gericht op de geschiedenis van een gebouw of zelfs van onderdelen van gebouwen.

De historische geografie bestudeert de ontwikkeling van het ruimtegebruik. De historische geografische structuren bestaan onder meer uit kavelpatronen, wegen- en waterlopen en dijken. Historisch(e) geografische structuren en patronen vertellen samen met de archeologie, bouwhistorie en historische stedenbouw, het verhaal van onze geschiedenis en maken onderdeel uit van de kwaliteit van de leefomgeving.

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (september 2007) heeft voor de Nederlandse gemeenten vergaande implicaties, met name ten aanzien van de zorg voor het archeologisch erfgoed. De afgelopen 15 jaar is op nationaal en provinciaal niveau beleid ontwikkeld om tot een zorgvuldige omgang met dit archeologisch erfgoed te komen. Behoud van archeologische waarden in situ bij ruimtelijke ontwikkelingen is daarbij het uitgangspunt. Voor gemeenten is daarbij een primaire verantwoordelijkheid toebedeeld in de uitvoering van dit beleid. Samenhangend met hun specifieke verantwoordelijkheid voor de inrichting van het grondgebied liggen op gemeentelijk niveau immers de meest praktische mogelijkheden om de kwaliteit van de leefomgeving te handhaven of te versterken. Het ontwikkelen van een eigen

gemeentelijk archeologiebeleid is derhalve noodzakelijk.

4.3.2 Archeologiebeleid Amstelveen

Voor de gemeente Amstelveen is op 26 november 2008 de archeologische beleidsadvieskaart (vindplaatsen- en verwachtingenkaart) en de Erfgoedverordening van Amstelveen vastgesteld (de erfgoedverordening is op 15 september 2010 opnieuw gewijzigd vastgesteld). De archeologische vindplaatsen- en verwachtingskaart is voornamelijk gebaseerd op een analyse van landschappelijke kenmerken van bekende nederzettingslocaties in het grondgebied van de Gemeente Amstelveen. Op basis van deze analyse en door toepassing van archeologische expertise aangaande de landschappelijke ligging van (pre-)historische nederzettingen in het algemeen, is het mogelijk gebieden te begrenzen waarvan archeologische informatie ontbreekt, maar wel vindplaatsen worden verwacht. Bij het opstellen van de voorspelling wordt met name gekeken naar geo(morfo)logische, bodemkundige en hydrologische karakteristieken van verschillende gebiedsdelen in combinatie met de al bekende archeologische vindplaatsen. Gebieden worden op de kaart aangemerkt als zones die inzicht verschaffen in de verwachte kwantiteit (en kwaliteit) aan archeologische vindplaatsen. Er wordt onderscheid gemaakt in zones met een hoge, een middelhoge, een lage en in sommige gevallen een zeer lage verwachting.

Op basis van de geologische en bodemkundige opbouw van de gemeente kan een duidelijk onderscheid worden gemaakt in:

- De bebouwde kom van Amstelveen en het Amsterdamse Bos, waar geen bodemkundige of geomorfologische informatie voorhanden is. De bebouwde kom is, op basis van historische kaarten, wel verder onder te verdelen in onverveend en verveend gebied.
- De veengebieden: het onverveende deel van Buitendijkse Buitenverdertse Polder, het onverveende bovenland langs de Amstel, de oeverlanden bij de Poel en de Ouderkerkerlaan of het Groote Loopveld.
- De droogmakerijen ofwel de uitgeveende gebieden als de Schinkelpolder, de Kleine Noordpolder, de Rietwijkeroordpolder, de Buitendijkse Buitenveldertse polder, de Middelpolder onder Amstelveen, de Bovenkerkerpolder en de Legmeerpolder.

Voor de verwachtingenkaart is op basis van de archeologische gegevens een onderscheid gemaakt in de volgende archeologische perioden:

- Midden en Laat Neolithicum
- Middeleeuwen en Nieuwe tijd

Daarnaast is op het Actueel Hoogtebestand Nederland een krekensysteem zichtbaar, dat heel goed bewoonbaar zou kunnen zijn geweest.

Betekenenissen archeologische verwachting Midden en Laat-Neolithicum:

1. hoge archeologische verwachting

Alle zichtbare kreekssystemen binnen de droogmakerijen hebben een hoge archeologische verwachting gekregen. In deze gebieden is de te verwachten dichtheid aan archeologische vindplaatsen het hoogst.

2. lage archeologische verwachting

De komgebieden tussen de kreekruigen hebben een lage archeologische verwachting voor vindplaatsen uit het Neolithicum. Dit wil niet zeggen dat er geen vindplaatsen aanwezig zijn, maar wel dat de verwachte dichtheid laag is. De Legmeerpolder heeft ook een lage verwachting gekregen. Hier zijn, mede door het vergraven bodemprofiel geen kreekssystemen meer zichtbaar.

3. onbekende archeologische verwachting

Voor de veengebieden waar zich in de ondergrond kreekruigen kunnen bevinden, geldt een onbekende archeologische verwachting voor vindplaatsen uit het Midden en Laat-Neolithicum. Hoewel deze kreekruigen en de daarin aanwezige archeologische resten in potentie niet of nauwelijks verstoord zijn en dus goede intacte vindplaatsen kunnen bevatten, is niet exact bekend waar deze kreekruigen

zich bevinden. Er staan wel kreekkruggen aangegeven op de archeologische verwachtingskaart.

Betekenis archeologische verwachting Middeleeuwen en nieuwe tijd:

1. hoge archeologische verwachting

De historische kern van Amstelveen en de oeverwal van de Amstel hebben een hoge archeologische verwachting voor bewoning uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. Daarnaast zijn zones aangegeven langs primaire kades waar historische bebouwing heeft plaatsgevonden. Door de continuïteit van bewoning in bijvoorbeeld de historische kern van Amstelveen tot aan de Nieuwe tijd zijn waarschijnlijk veel sporen van bewoning uit de Late Middeleeuwen door latere bewoning en bebouwing verstoord.

2. middelmatige archeologische verwachting

De onverveende bovenlanden langs de Amstel krijgen een middelmatige archeologische verwachting. In deze gebieden is de te verwachten dichtheid aan archeologische vindplaatsen dus middelmatig. Mogelijk heeft in deze zones bewoning uit zowel de Late Middeleeuwen als Nieuwe tijd plaatsgevonden.

3. lage archeologische verwachting

De rest van de gemeente krijgt een lage archeologische verwachting. Een lage verwachting wil niet zegen dat er geen vindplaatsen aanwezig zijn, maar wel dat de verwachte dichtheid laag is.

4.3.3 Noorder Legmeerpolder

In de Middeleeuwen bestond de Legmeerpolder uit een moerasgebied. Het veenmoeras was in de voorgaande eeuwen ontstaan als gevolg van een daling van de toenmalige zeespiegel. Rond de dertiende eeuw nam de bevolking in Holland toe, mede door verbeterde landbouwtechnieken. Er ontstond een grotere vraag naar landbouwgrond. Door het omdijken van veengebieden kon de waterstand worden beheerst, kwam de veengroei tot stilstand en kon veeteelt worden bedreven. De Bovenkerkerpolder is hiervan een voorbeeld.

De groei van steden deed ook de behoefte aan brandstof toenemen. Door de ontgraving van de veenmoerassen kon in die behoefte worden voorzien. Het veen werd met behulp van boten gebaggerd tot aan de onderliggende kleibodem en op legakkers (smalle percelen) te drogen gelegd. Door het baggeren ontstond een steeds groter aaneengesloten plassengebied. De toenmalige situatie is o.a. vergelijkbaar met de zuidwest zijde van de Poel.

Vanaf de 17^e eeuw zijn droogmakerijen aangelegd; met molens drooggemalen meren en plassen. Aanleiding was de behoefte aan landbouwgrond en de toegenomen bedreiging door overstromingen. De droogmakerijen liggen gemiddeld dieper dan de oude veenpolders, omdat in de oude polders het veen niet is ontgraven.

Bij Koninklijk Besluit van 21 april 1873 verkreeg ir J.M.W. Wiegel concessie tot indijking en droogmaking van het noordelijke deel van de Legmeerplassen. Als eerste werd het in 1836 verspoelde pad tussen de Kwakel en Kudelstaart hersteld, waarmee de Legmeerplassen in een noordelijk en een zuidelijk deel werden gesplitst. Dit pad was in 1866 doorgebroken en daarna zover weggeslagen dat het nog slechts aan kleine eilandjes te herkennen was. Bij de droogmaking werd het weer hersteld om dienst te doen als zuidelijke waterkering van deze droogmakerij. Later werd het verbreed en op het eind van de 19^{de} eeuw door de genie overgenomen. Hoewel door deze dam in twee gedeelten gescheiden, vormden de Legmeerplassen met de Buitendijkse Buitenveldertse-, de Thamerbuiten-, de Uithoornse- en de Kalslagerpolders oorspronkelijk één waterschap. De Zuider Legmeerpolder ligt geheel in Aalsmeer en Uithoorn.

In 1876 werd het stoomgemaal bij de Roode Paal (aan de Amstel) gesticht, waarmee de Noorder Legmeerpolder tussen 1876 en 1879 is drooggemaakt. Hiervoor is voornamelijk gebruik gemaakt van bestaande dijken en taluds, die deels zijn versterkt: de Legmeerdijk, de Noorddammerweg, de ringdijk van de Thamerbinnenpolder en de Vuurlinie (beide laatstgenoemde liggen in de gemeente Uithoorn).

Na de drooglegging werd het land voor gebruik geschikt gemaakt. Hiervoor werd een landbouwkundige en dus logische, rationele verkaveling ontworpen. Het slotenpatroon is gebaseerd op de efficiënte afvoer van het water. De polder (feitelijk de droogmakerij) werd voorzien van een centrale wegenas.

Een ander verschil met de oude polders betreft het bodemgebruik. Doordat de bodem van de droogmakerijen uit klei bestaat was de bodem geschikt voor akkerbouw. Hiervoor werd de grondwaterstand extra verlaagd. De Legmeerpolder kent dan ook vrijwel geen veeteelt. In de eerste helft van de vorige eeuw is de bodem vervolgens geschikt gemaakt voor tuinbouw.

In de Legmeerpolder is vanaf 1960 een aantal grote ruimtelijke ingrepen gedaan, zoals de aanleg van bedrijventerreinen en later de woonwijk Westwijk. De karakteristiek van deze polder is aangetast door het verdwijnen van een groot aantal poldersloten. Hierdoor is een beeld ontstaan met percelen van wisselende breedte, maar met een overhand van brede percelen. Hierdoor is het historisch landschap aangetast.

De oprukkende bebouwing van Amstelveen Westwijk en de kassen verstikken het ruimtelijk karakter. Waar de kassen nog in de percelen liggen, trekt de nieuwbouw zich mondjesmaat nauwelijks wat aan van het polderlandschap.

Het karakter van het vroegere akkerbouwgebied in de Noorder Legmeerpolder is in de laatste tientallen jaren ook sterk gewijzigd doordat de kassencomplexen een meer industriële uitstraling hebben gekregen. Alleen het gedeelte van de Noorder Legmeerpolder ten oosten van de voormalige spoorbaan is een akkerbouwgebied met een open karakter gebleven. De nog zichtbare tegenstelling tussen enerzijds het open karakter van het gebied ten oosten van de spoorbaan Uithoorn-Amstelveen en anderzijds het gesloten karakter van het kassengebied is in belangrijke mate te danken aan het werk van de zogenaamde Kassencommissie. In de jaren vijftig dreigde in en rond Aalsmeer een ongecoördineerde ontwikkeling van kassencomplexen met alle gevolgen van dien voor het landschap. In mei 1959 werd het Structuurplan Tuinbouwgebied uitgebracht. Hierin werden gebieden aangewezen waar onbeperkt kassenbouw mogelijk was en gebieden waar kassenbouw zou moeten worden geweerd in verband met toekomstige woningbouw, of wegeaanleg of uit zuiver landschappelijke overwegingen.

Het karakter van het landelijke gebied van de Noorder Legmeerpolder wordt ook bedreigd door een groot aantal kleinschalige bedrijfjes langs de Bovenkerkerweg en Zijdeweg. Veel van de historisch waardevolle elementen zijn hier verdwenen of aangetast. Een belangrijk nog aanwezig element is de spoorlijn, die voor de ontwikkeling van het achterland een belangrijke betekenis heeft gehad.

Archeologische vindplaatsen- en verwachtingenkaart gemeente Amstelveen

Archeologische vondsten zijn te verwachten in de niet-uitgeveende gedeelten van de gemeente (Bovenlanden), de historische dijklinten, de gebieden langs de Amstel en in de Bovenkerkerpolder. Dat wil niet zeggen, dat in het plangebied van de Legmeerpolder geen enkele archeologische vondst zal worden gedaan. Dat is echter in het plangebied minder waarschijnlijk.

4.3.4 Cultuurhistorischewaardenkaart provincie Noord-Holland

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland zijn de archeologische, de historisch-geografische en historisch (steden)bouwkundige elementen in kaart gebracht. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart is met name de historische-geografie voor de Legmeerpolder van toepassing.

De aanleg van een netwerk van lokaalspoorlijnen is kenmerkend voor de snelle ontwikkelingen in de verkeersfunctie in het begin van de 20^{ste} eeuw. De restanten van de spoorlijn, spoordijken, zijn nog herkenbaar in het landschap. Over het traject Bovenkerk-Amstelveen rijdt nu de museumtramlijn van en naar Amsterdam. De lokaalspoorlijn Amsterdam-Bovenkerk-Uithoorn is op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland aangemerkt als "van waarde" (CHW-code MLA041G).

Droogmakerijen zijn zeer kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van de Noorder Legmeerpolder. De rationele en regelmatige inrichting is nog duidelijk

herkenbaar, de openheid is aangetast door de vele tuinbouwkassen en de bouw van woningen.

De oorspronkelijke strookvormige verkaveling is sterk aangetast door een herverkaveling. De ruimtelijke en genetische samenhang met het wegen- en afwateringspatroon en de ringdijk is aanwezig. In de polder ligt de Vuurlijn van de Stelling van Amsterdam. De droogmakerij van de Noorder-legmeerpolder is "van waarde" (CHW-code MLA048G).

De drie noordoost-zuidwest lopende tochten en de haaks hierop staande hoofdtocht, die naar het gemaal in de Bovenkerkerpolder leidt, zijn ook nog herkenbaar. In het noorden is het patroon gewijzigd door de bouw van Westwijk. Het rechtlijnige patroon van afwateringsloten heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met het even rechtlijnige wegenpatroon van de Legmeerpolder. De tochten zijn "van waarde" (CHW-code MLA093G).

Kenmerkend voor de middeleeuwse ontginningsblokken zijn rechte en slingerende wegen over kaden en dijken. De rechte en slingerende ontginningsassen en de rechte zij- en achterkaden vormden vaak de basis van het wegenpatroon. De Legmeerdijk is waarschijnlijk voortgekomen uit een achterkade. De Legmeerdijk is nog duidelijk herkenbaar. Een ruimtelijke samenhang met de dijken van de droogmakerij van de Noorder Legmeerpolder is duidelijk aanwezig en is "van waarde" (CHW-code MLA137G). De Bovenkerkerweg komt voort uit een ontginningsas. De weg is nog duidelijk herkenbaar. De Bovenkerkerweg maakte deel uit van de doorgaande landverbinding van Amsterdam naar Gouda. De weg heeft een ruimtelijke samenhang met de dijken van de droogmakerijen van de Bovenkerkerpolder en de Noorder Legmeerpolder en is "van waarde" (CHW-code MLA138G). Ook karakteristiek zijn de polderwegen in de droogmakerijen en over de ringdijken. Het rechtlijnige en rationele wegenpatroon is kenmerkend voor de inrichting van droogmakerijen. Het oorspronkelijke wegenpatroon (een langere centrale weg, twee parallel lopende korte wegen en drie dwarswegen) zijn ondanks de verdichting van het weggennet nabij Uithoorn en in Amstelveen goed herkenbaar. Een ruimtelijke en genetische samenhang (de wording en ontwikkeling tonend) met het afwateringssysteem is nog aanwezig. De polderwegen sluiten aan op de landwegen over de grenzen van de middeleeuwse ontginningsblokken. Dergelijke polderwegen zijn "van waarde" (CHW-code 152G).

Ringdijken, ringvaarten en afwateringssloten zijn kenmerkende elementen van de droogmakerijen. De ringdijk van de Noorder Legmeerpolder valt samen met de Legmeerdijk, de Vuurlijn en de Bovenkerkerweg. De ringdijk is dus nog goed herkenbaar. De Legmeerdijk en de Bovenkerkerweg waren bij aanleg van de droogmakerij twee bestaande wegen over dijken. De huidige Vuurlijn is een hersteld pad tussen De Kwakel en Kudelstaart/Vrouwentroost, na aanleg van de polder werd het een belangrijk onderdeel van de Stelling van Amsterdam. De ringdijk heeft een ruimtelijke samenhang met het afwateringspatroon. Ringdijken zijn niet zeldzaam. De ringdijk Noorder Legmeerpolder heeft de waardering "van waarde" gekregen (CHW-code MLA 092G).

4.3.5 Monumenten

Archeologische vindplaatsen van zeer hoge waarde kunnen krachtens de Monumentenwet 1988 als Rijksmonument of krachtens de Provinciale Monumentenverordening 2001-2004 als provinciaal monument beschermd worden. Tevens kunnen gemeenten door middel van hun eigen monumentenverordening archeologische vindplaatsen beschermen. Activiteiten die een aantasting van het wettelijke beschermde monument betekenen zijn pas mogelijk als daarvoor door de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap een vergunning verleend is.

In het plangebied komen geen Rijksmonumenten en ook geen provinciale monumenten voor. De gemeentelijke monumenten die in de Legmeerpolder voorkomen zijn:

Noorddammerweg 99	boerderij
Noorddammerweg 104	boerderij Adriaanhoeve

4.4 Landschap en ecologie, groenstructuur

Landschap en ecologie

Het landschap van de Legmeerpolder, grofweg het gebied tussen de zogenaamde historische dijklinten, twee van de oude verbindingswegen vanaf Amsterdam naar het zuiden, de Legmeerdijk en de Bovenkerkerweg, is in de loop der tijden totaal van karakter veranderd. Van het moerasgebied uit de middeleeuwen is niets meer over. Het gebied is drooggelegd waarna de bovenlaag, die veelal uit turf bestond, is uitgeveend. Wat overbleef is een polder met de daarbij behorende landschappelijke uitstraling. In het noordelijk deel tot aan de J.C. van Hattumweg is Westwijk ontstaan en is geheel verstedelijkt. In het zuidelijk deel, gelegen buiten Amstelveen, is een gebied met woningbouw, een kassengebied en een recreatief gebied ontstaan. Het overgebleven gebied wordt aangeduid als Noorder Legmeerpolder, waarvan het gebied ten oosten van de Zijdelweg buiten het plangebied is gelaten wegens de ontwikkeling naar recreatief gebied. In het zuiden is een gebied buiten het plangebied gelaten wegens de aanleg van de omgelegde provinciale weg N201 en wegens de ontwikkeling van een bedrijventerrein.

Het overgebleven gebied is voor meer dan de helft een kassengebied. Van een puur landelijk en weids gebied is geen sprake. Toch zijn er nog wel enkele landschappelijke kenmerken.

Genoemd kunnen worden de dijkwegen, met de daarbij behorende sloten (tochten genaamd), namelijk: de Legmeerdijk in het westen, de Bovenkerkerweg en de Zijdelweg in het oosten en de Noorddammerweg en de voormalige spoordijk van de Haarlemmermeer spoorlijn in het midden van het plangebied. Dergelijke dijkwegen met tochten komen veelvuldig voor in voormalige moerasgebieden en zijn volgens de Cultuurhistorische Waardekaart van de provincie Noord-Holland 'van waarde'. Zie ook bij paragraaf 4.3.4 cultuurhistorie.

Groenstructuur

Volgens de kaart hoofdgroenstructuur behoort het groen in het plangebied niet tot de hoofdgroenstructuur. De huidige groenstructuur is het gevolg van de kavelverdeling in grasland met sloten na de drooglegging. De kavelverdeling gaat vanuit het noordwesten in stroken naar het zuidoosten en heeft een bijna rechte hoek met de Legmeerdijk en loopt evenwijdig met de J.C. van Hattumweg, die het noorden van het plangebied afgrenst. De kavels worden grotendeels gebruikt voor kassen. Als landschapselement zijn de dijklinten belangrijk voor de karakteristiek van Amstelveen. Ze zijn een schakel tussen landschap en stedelijke bebouwing. In het groenstructuurplan staat dat dergelijke historische dijkwegen begeleid dienen te worden door een landschappelijke boombeplanting, bij voorkeur aangeplant in groene bermen. Het plangebied maakt geen deel uit van het natuurbeschermingsgebied (voorheen stiltegebied) op grond van de Natuurbeschermingswet. Het plangebied valt net buiten het Groene Hart, de groene buffer tussen de vier grote en de kleinere steden van de Randstad.

4.5 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid

In het verleden werd bij het plaatsen van openbare verlichting weinig rekening gehouden met de verlichting van achterpaden. Uit oogpunt van sociale veiligheid is ook deze verlichting noodzakelijk. Indien er sprake is van particulier eigendom wordt geen openbare verlichting geplaatst. Wel wordt gestreefd naar het aanlichten van achterpaden vanaf de openbare weg.

Bluswatervoorziening

De brandweer heeft water nodig bij het bestrijden van brand. Primair wordt dit gedaan door middel van het drinkwaternet, maar wanneer de brand groter wordt van omvang is secundaire waterwinning van belang. Onder secundaire waterwinning wordt verstaan, bereikbare sloten, poelen die aan een aantal eisen moeten voldoen.

Het aanwezige water kan tevens worden gebruikt door de brandweer. Dit gebruik is geen strijdig gebruik.

4.6 Kabels en leidingen

De kabels voor elektra en communicatiesignalen zijn voornamelijk gesitueerd onder het wegdek en groenvoorzieningen. Deze leidingen zijn niet opgenomen op de verbeelding.

Er zijn twee **gastransportleidingen** van de N.V. Nederlandse Gasunie in het plangebied aanwezig. Eén leiding loopt van noord naar zuid langs de Amstelveense Tocht (het nieuwe tracé van de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding). De tweede gasleiding ligt in het uiterste zuiden van het plangebied, tussen de Noorddammerweg en de Meerlandenweg. Deze leiding loopt langs de Meerlandenweg door tot aan de Legmeerdijk, waar deze langs de Legmeerdijk (naar het zuiden) weer in het plangebied valt. Het betreffen gastransportleidingen van 12" met een druk van 40 Bar. Op de bij dit bestemmingsplan behorende verbeelding is aangegeven hoe deze gastransportleidingen lopen.

Met betrekking tot de externe veiligheid en leidingen wordt verwezen naar paragraaf 5.5.

4.7 Ontwikkelingen in de Legmeerpolder

In de Legmeerpolder zullen in de toekomst een aantal ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Dit zijn ontwikkelingen die zowel binnen als net buiten het plangebied zullen gaan plaatsvinden. Dit betreft woningbouw in de Scheg en eventuele woningbouw ten zuiden van de Scheg (afhankelijk 'route experiment' Schiphol). De ontwikkeling van duurzame glastuinbouw ten noorden van bedrijventerrein de Loeten. De ontwikkeling van de bedrijventerreinen De Loeten en Amstelveen Zuid. De realisatie van een vrije busbaan van Amstelveen naar Uithoorn en de realisatie van een metrolijn vanaf Amsterdam WTC naar Uithoorn. De meeste ontwikkelingen zijn nog niet definitief uitgewerkt en kunnen niet in dit bestemmingsplan meegenomen worden.

Voor een aantal woningen aan de Noorddammerweg is vergunning verleend, deze woningen zijn meegenomen in dit bestemmingsplan. Daarnaast is in dit bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen voor het realiseren van drie woningen aan de J.C. van Hattumweg.

Ontwikkeling woningbouw en duurzame glastuinbouw in de Legmeerpolder

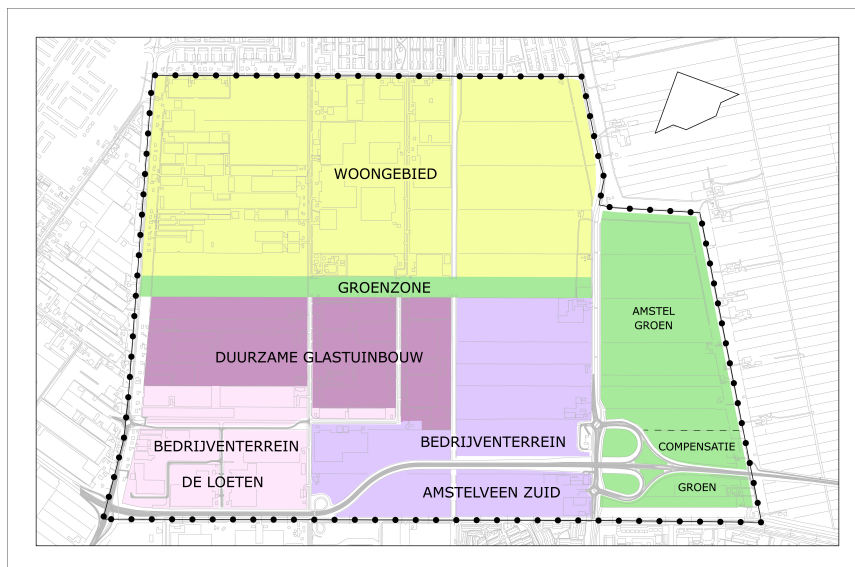
Met de komst van de Nota Ruimte en het 20 Ke-beleid is in 2006 een streep getrokken door de ontwikkeling van de Legmeerpolder als grootschalige uitleglocatie voor woningbouw. Sinds die tijd is er veel gebeurd. Er is een rijksakkoord voor ondertunneling van de A9, er wordt gewerkt aan een gebiedsvisie A9 en aan een visie voor zowel de Beneluxbaan als het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Amstelveen-West. Daarnaast heeft de regio samen met de bloemenveiling Aalsmeer een langetermijnvisie opgesteld en is de ontwikkeling van de mainport Schiphol doorgestaan, ontwikkelingen waarbij Amstelveen nauw betrokken is.

Door gewijzigde of nieuwe grootschalige ontwikkelingen zijn 'oude' bestuurlijke uitgangspunten (bijvoorbeeld uit de Toekomstvisie Amstelveen 2020+) in een ander daglicht komen te staan. Hierdoor is behoefte ontstaan aan een herijking van de doelstellingen voor een duurzame lange termijnontwikkeling van de Legmeerpolder.

Voor de Legmeerpolder is een planologische inrichtingsstudie gemaakt. Deze planologische inrichtingsstudie heeft tot doel om met rekenschap van externe factoren, lokale en regionale ambities een ruimtelijk toekomstbeeld voor de Legmeerpolder te geven.

Door bij de toekomstige inrichting van de Legmeerpolder een nadrukkelijke koppeling te maken tussen bestemmingen, biedt het de gemeente unieke kansen op het gebied van woningbouw, economie, innovatie en milieu. Zo wordt door middel van herstructurering en nieuwbouw circa 62 hectare duurzame glastuinbouw gerealiseerd ter hoogte van de toekomstige bedrijventerreinen De Loeten en Amstelveen-Zuid. Uitgangspunt hierbij is duurzame energielevering vanuit deze glastuinbouw aan toekomstige woningbouw. Door te streven naar innovatieve en

hoogwaardige glastuinbouw biedt de gemeente op deze locatie de mogelijkheid voor combinaties van wetenschappelijk en beroepsonderwijs met deze bedrijfstak.



Planologische visie Legmeerpolder

Een robuuste groenzone wordt als natuurlijke buffer tussen bedrijvigheid en woningbouw ingepast. Dit biedt mogelijkheden om vanuit de noordelijk gelegen woningbouw op korte afstand te recreëren. Tegelijkertijd vormt de groenzone een natuurlijke verbinding met het natuur- en recreatieproject AmstelGroen.

Tussen de groenzone en Westwijk wordt circa 180 hectare voor woningbouw (incl. voorzieningen e.d.) gereserveerd. Afhankelijk van het programma biedt dit ruimte voor ongeveer 5000 woningen. Met deze reservering neemt de gemeente haar verantwoordelijkheid bij de regionale woningbouwopgave en behoudt zij de mogelijkheid tot groei. De (bouw)fasering en segmentering zal daarbij met de gebiedsontwikkeling A9 worden afgestemd. Aandachtspunt bij de planologische inrichting is de infrastructuur. Door een hoogwaardige openbaar vervoersontsluiting, maar ook een adequate ontsluitingsstructuur met de N201 en de Fokkerweg, kan het toekomstig (bestemmings)verkeer via bestaand stedelijk gebied vermeden worden.

Met de ontwikkeling van duurzame glastuinbouw in combinatie met energielevering aan woningen wordt een aanzienlijke bijdrage geleverd aan CO₂-reductie en daarmee de regionale en landelijke milieudoelstellingen. De inrichting biedt daarnaast een ideale mix van wonen, werken en recreëren. En dat in de noordvleugel van de randstad.

Aangezien de ontwikkeling van de Legmeerpolder afhankelijk is van de ontwikkeling van de mainport Schiphol, is de visie van de Legmeerpolder nog niet voldoende uitgewerkt om mee te kunnen nemen in dit bestemmingsplan.

Alderstafel/ De Scheg

In december 2006 is het overleg over de toekomst van Schiphol en de regio ingesteld aan de zogenaamde Alderstafel. Amstelveen is deelnemer en ondertekenaar van deze tafel welke onder leiding staat van Hans Alders. De opdracht aan de deelnemers was het uitbrengen van advies aan het kabinet over de toekomst van Schiphol. De groei van Schiphol moet gepaard gaan met afspraken over de hinderbeperkende maatregelen en voorstellen voor verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol.

In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 zijn afspraken gemaakt over de middellange termijn, tot 2020. Onderwerpen zijn: duurzame groei van Schiphol (groei onder strikte voorwaarden, met een maximum in vluchten totaal en voor de nacht) in relatie tot hinderbeperking en investeren in de omgeving. Daarnaast is afgesproken dat banen volgens een strikte voorkeursvolgorde gebruikt worden.

Buiten, maar grenzend aan, de 20 Ke-contour ligt zuidelijk van de woonwijk Westwijk

de zogenaamde Scheg in de Legmeerpolder. Het ontleent zijn naam aan de vorm die door begrenzing met de bestaande bebouwing van Westwijk en de 20 Ke-contour aan het gebied gegeven wordt.

Nieuw in de convenanten is dat de huidige bouwbeperking voor de zogeheten Scheg in de Noorder Legmeerpolder kan worden opgeheven. Bij brief van 16 april 2009 heeft minister Cramer (VROM) aangegeven dat uit nader onderzoek is gebleken dat er geen reden is om deze bouwbeperking buiten het zogeheten vrijwaringsgebied (20 Ke zone) te handhaven. Amstelveen krijgt hierdoor meer ruimte om dit gebied te ontwikkelen. De aanleg van De Scheg betreft de realisering van ca. 1.250 woningen. Met deze ontwikkeling wil de gemeente niet alleen een bijdrage leveren aan de lokale woningbehoefte, maar ook de woningbehoefte op regionaal niveau. Bij de toekomstige ontwikkeling van dit gebied zal rekening gehouden worden met de nabijheid van de luchthaven en de vliegroute nabij de Scheg. De Scheg is een voorbeeldproject van bouwen in de buurt van een luchthaven, welke in samenwerking met VROM en de provincie Noord-Holland tot ontwikkeling moet komen. Verwacht wordt dat in 2015/2016 een aanvang wordt gemaakt met woningbouw in de Scheg.

Aangezien de Scheg een bijzondere verkaveling heeft is het een moeilijk gebied om in te richten. Beter zou zijn als het gehele gebied (tot aan de grens van het gebied voor duurzame glastuinbouw) in één keer ontwikkeld kan worden. Dit is mede afhankelijk van het 'route experiment' vanaf de Aalsmeerbaan. Met het 'route experiment' wordt onderzocht of door middel van het bundelen van de startroutes van de vliegtuigen op Schiphol de netto hinder beperkt kan worden. Binnen het experiment wordt geoptimaliseerd op hinder, piekruurcapaciteit en efficiënte en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Mede in het licht van interferentie met het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel zal het 'route experiment' naar verwachting pas na de zomer van 2012 gestart kunnen worden. Hieruit moet duidelijk worden of het mogelijk is om ook in het overige deel van de Legmeerpolder woningen te realiseren. Afhankelijk van de resultaten van het 'route experiment', ligt het in het voornemen van de gemeente Amstelveen om in de periode van 2015 tot 2020 woningen te realiseren in het overige deel van de Legmeerpolder.

Bedrijventerreinen De Loeten en Amstelveen Zuid

In de Amstelveense Toekomstvisie 2020+ uit 2001 is de zone langs de omgelegde N201 aangewezen voor de realisatie van bloemenveilinggerelateerde bedrijvigheid. In het raadsbesluit van juli 2005 is het westelijk deel van deze bedrijventzone, tussen Legmeerdijk en Noorddammerweg, aangewezen als bedrijventerrein De Loeten, een bedrijventerrein voor veilinggerelateerde bedrijvigheid. In het gebied tussen Noorddammerweg en Zijdelweg, bedrijventerrein Amstelveen Zuid, komt in de toekomst algemene bedrijvigheid. Inmiddels hebben de economische situatie en afstemming in de regio ertoe geleid dat ook het bedrijventerrein De Loeten bestemd wordt voor algemene bedrijvigheid.

Op 15 december 2010 heeft de raad de Structuurvisie Amstelveen Zuid 2010-2020 vastgesteld voor de ontwikkelgebieden bedrijventerrein Amstelveen Zuid, bedrijventerrein De Loeten en woningbouwlocatie De Scheg. De structuurvisie geeft de planologische en financiële onderbouwing voor het verhalen van de gemeentelijke kosten voor de omlegging van de N201 op de concrete ontwikkelgebieden. Ook de eventuele bijdragen van de ontwikkelgebieden aan de ruimtelijke ontwikkeling van het project Amstelgroen is in deze structuurvisie opgenomen.

Gezien de relatie tussen bedrijventerrein Amstelveen Zuid en De Loeten kan samenvoeging van de beide ontwikkelingen positief bijdragen aan de haalbaarheid van het kostenverhaal zoals opgenomen in de structuurvisie Amstelveen Zuid.

Het plangebied van het bedrijventerrein **De Loeten** ligt in het uiterste zuidwesten van de gemeente Amstelveen. De maximale oppervlakte van de bedrijven zal bij elkaar naar verwachting 48,3 ha bedragen, waarbij naar verwachting netto 32,2 ha uitgeefbaar is.

Tot voor kort is bij bedrijventerrein De Loeten ingezet op veilinggerelateerde bedrijvigheid. Naar aanleiding van onderzoek van bureau Buck Consultants International (BCI) naar de regionale ruimtebehoefte van veilinggerelateerde bedrijven is afgesproken dat de partners in Greenport Aalsmeer nadere afspraken maken over hoe om te gaan met het mogelijke overaanbod en wat dit betekent voor

de bedrijventerreinen.

Amstelveen onderkent het mogelijke overaanbod en zet in – in lijn met het advies van BCI – op verruiming van de bestemming van bedrijventerrein De Loeten van “veilinggerelateerd” naar “gemengd”, waarbij veilinggerelateerd niet wordt uitgesloten. Dit maakt een flexibelere ontwikkeling van het bedrijventerrein mogelijk.

De maximale oppervlakte van het bedrijventerrein **Amstelveen Zuid** zal bij elkaar naar verwachting 69 ha bedragen, waarbij naar verwachting netto 46 ha uitgeefbaar is. Aangezien het bedrijventerrein in de economische invloedssfeer van Schiphol, Amsterdam en de bloemenveiling Aalsmeer ligt, brengt dit een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en diensten met zich mee. De voorkeur wat betreft de invulling ligt dan ook bij het ontwikkelen van logistieke functies en regionale en lokale bedrijvigheid.

Ontwikkeling van het bedrijventerrein Amstelveen Zuid heeft voor de gemeente geen prioriteit op korte termijn. Verwacht wordt dat binnen de planperiode van dit bestemmingsplan nog geen bestemmingsplan voor het bedrijventerrein in werking zal zijn getreden. Transformatie van het terrein geschiedt gefaseerd vanuit particulier initiatief. De gemeente is bereid particuliere initiatieven te faciliteren binnen door de gemeente te stellen kaders waaraan deze initiatieven moeten voldoen.

Busbaan Amstelveen-Uithoorn

In het bestemmingsplan Landelijk Gebied (1993) is in de Legmeerpolder een openbaarvervoertracé opgenomen ter verbetering van de verbinding tussen Amstelveen en Uithoorn. Dit tracé is tot nu toe nog niet gerealiseerd maar nog steeds actueel. De COVAU (COVAU: Corridor openbaar Vervoer Amstelveen – Uithoorn) studie is een medio 2005 door het ROA (Regionaal Orgaan Amsterdam) afgerond onderzoek naar de toekomstige mogelijkheden (en noodzakelijkheden) ten aanzien van het openbaar vervoer in de corridor Amstelveen – Uithoorn. Uit de planstudie is gebleken dat doortrekken van de sneltram naar Uithoorn niet kostendekkend is vanwege een te gering reizigerspotentieel ten zuiden van Amstelveen Westwijk. Om die reden stelt het ROA voor om een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding te laten ontstaan tussen Uithoorn en Amstelveen via een vrije busbaan. Deze vrije busbaan loopt over het oude spoortracé in de Legmeerpolder danwel via de Bovenkerker/Zijdelweg. Over deze vrije businfrastructuur kunnen diverse regionale buslijnen rijden, waaronder ook een nieuwe RegioNet verbinding (lijn 542) vanuit Wilnis/Uithoorn naar Amsterdam centrum. RegioNet is een netwerk van hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen die een frequente verbinding vormen tussen woonconcentraties van meer dan 20.000 inwoners en werklocaties met meer dan 10.000 arbeidsplaatsen. ROA en de provincie Noord-Holland zien een dergelijk netwerk in de nabije toekomst ontstaan. De Zuidtangent is een voorloper op RegioNet. Amstelveen steunt verbetering van de OV kwaliteit op de relatie Amstelveen/Uithoorn en houdt in de planvorming van de Legmeerpolder rekening met de realisatie van een vrije busbaan tussen Amstelveen en Uithoorn. In dit bestemmingsplan is deze openbaarvervoertracé weer opgenomen.

Amstelveenlijn

De huidige Amstelveenlijn (lijn 51) loopt van Amstelveen Westwijk via Amstelveen Centrum en Amsterdam Zuid naar Amsterdam CS. De lijn is uniek in haar soort: van Zuid tot CS rijdt lijn 51 als metro op het metronet, maar op het gedeelte Westwijk - Amsterdam Zuid als sneltram. Van Amstelveen Centrum tot Amsterdam Zuid maakt behalve lijn 51 ook tram 5 gebruik van het traject. Materieel en sporen zijn zo gemaakt dat beide op de rails kunnen rijden. Tram 5 rijdt van Amstelveen Centrum via Amsterdam Zuid de binnenstad van Amsterdam in.

De Amstelveenlijn speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van zowel Amstelveen als Amsterdam. De huidige lijn is om verschillende redenen echter niet toekomstvast: de sneltrams bieden in de toekomst te weinig capaciteit, rijden onregelmatig en rond 2020 zijn zowel de sneltrams als de sporen en installaties aan het einde van hun levensduur. Daarom vindt nu een stadsregionale studie plaats naar de toekomst van de Amstelveenlijn. De onderzoeksvarianten zijn een metro (N/Z lijn) en een Hoogwaardige Tram Verbinding.

Ombouw van de Amstelveenlijn is een passend antwoord op de toekomstige vraag naar hoogwaardig openbaar vervoer. Het leidt tot sneller, comfortabeler, veiliger en betrouwbaarder vervoer tussen Amsterdam en Amstelveen.

In 2012 wordt politiek definitief besloten of en hoe de Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot metro of hoogwaardige tramverbinding. Doelstelling is ingebruikname van de metro in 2017. Het projectbureau Amstelveenlijn heeft de opgave om in 2012 een haalbaar en betaalbaar plan op te leveren en het besluit voor ombouw tot metro voor te bereiden.

N201

De N201 is één van de drukste provinciale wegen in Nederland. De infrastructurele ontwikkeling van de weg loopt ver achter op de economische ontwikkeling van de regio: de toenemende drukte op de N201, veroorzaakt door woon-, werk- en transportverkeer, veroorzaakt steeds meer problemen op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Om de veiligheid en leefbaarheid in de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en de Ronde Venen en de bereikbaarheid van ondermeer de luchthaven Schiphol en Flora Holland (VBA) te verbeteren is verlegging van de N201 gewenst. Een gedeeltelijke verbreding van het huidig tracé (tussen de Aalsmeerderbrug en de A4) en verlegging van de N201 om de kernen van Aalsmeer en Uithoorn zijn onder andere noodzakelijk om de groei van het wegverkeer in goede banen te leiden.

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 te verleggen 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.

De betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben in maart 2001 een bestuursovereenkomst ondertekend. Hiermee onderschrijven partijen het gemeenschappelijk belang bij omlegging van de N201 uit oogpunt van verbetering van de leefbaarheid, de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid van bestaande en toekomstige woongebieden en bedrijfsterreinen en de bevordering van een evenwichtige economische ontwikkeling in de provincies Noord-Holland en Utrecht en de betrokken gemeenten.

De Provinciale Staten zijn op 25 oktober 2004 akkoord gegaan met de realisatieovereenkomst N201. Daarmee is het besluit tot de omlegging van de N201 definitief geworden.

Om de omlegging van de N201 mogelijk te maken is voor het Amstelveense grondgebied het bestemmingsplan '1e herziening bestemmingsplan N201' opgesteld. Dit bestemmingsplan is op 13 september 2007 onherroepelijk geworden. Gelet op de actualisering van alle bestemmingsplannen binnen een planperiode van 10 jaar, is besloten het deel van de N201 dat in dit plangebied is gelegen, mee te nemen in dit bestemmingsplan.

J.C. van Hattumweg 13-17

In een privaatrechtelijke overeenkomst, gesloten met de eigenaren van de percelen J.C. van Hattumweg 13, 15 en 17, is opgenomen dat de gemeente Amstelveen een inspanningsverplichting heeft voor het mogelijk maken van het realiseren van in totaal 3 woningen op deze percelen. Middels dit bestemmingsplan wordt dit mogelijk gemaakt.

De drie geprojecteerde woningen zijn gelegen ten zuiden van de J.C. van Hattumweg. Voor de lintbebouwing ten noorden van de J.C. van Hattumweg zijn in het bestemmingsplan Westwijk Zuid-West regels opgenomen. De richtlijnen voor bebouwing van de randstroken rond Westwijk Zuid-West zijn op 10 juni 2003 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Sprake was van de ontwikkeling van glastuinbouwgebied naar woonwijk waar de rand rondom het voormalige glastuinbouwgebied (tuinderswoningen) een bijzondere positie innam.

Deze rand had een gemengde woon werkfunctie die verbonden is met de achterliggende glastuinbouwbedrijvigheid. De glastuinbouw is verdwenen en daarmee is de relatie verbroken. In de grondaankooponderhandelingen ten behoeve van de ontwikkeling van het kassengebied tot woonwijk zijn de randen met tuinderswoningen buiten beschouwing gelaten, zodat de tuinders na verkoop van hun tuinbouwperceel niet ook hun woning op hoefden te geven.

De bestaande woonfunctie in de randstrook is behouden en de daarvoor bestemde bebouwing in stand gehouden en waar wenselijk is het mogelijk om de woonrand aan te vullen met soortgelijke bijpassende woonbebouwing. Het gaat vaak om ruime vrijstaande tuinderswoningen, met flinke bijgebouwen. Door het hanteren van regels voor de bebouwing van deze randen zal een beeld ontstaan van een open lint bebouwing, zoals langs zoveel polderwegen in de buurt gezien kan worden. Er is in deze strook dus plaats voor ruime vrijstaande woningen, conform de thans al aanwezige woonfunctie (voormalige tuinderswoningen).

De regels die voor de percelen ten noorden van de J.C. van Hattumweg gelden worden vrijwel geheel voor de drie extra woningen ten zuiden van de J.C van Hattumweg in dit bestemmingsplan overgenomen.

Noorddammerweg 88-98

Bij besluit van 27 februari 2009 is een bouwvergunning verleend voor het oprichten van zes woningen met berging op het perceel Noorddammerweg 88 t/m 98, onder verlening van een vrijstelling op grond van artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze vergunning is op 5 november 2010 onherroepelijk geworden en meegenomen in dit bestemmingsplan.

Noorddammerweg 100A-100B

Op 2 oktober 2008 is vergunning verleend voor het oprichten van een dubbel woonhuis met garage op het perceel Noorddammerweg 100A en 100B. Voor het onderhavig perceel geldt het bestemmingsplan 'Dertiende wijziging bestemmingsplan Landelijk Gebied'. Ingevolge dit bestemmingsplan is het perceel bestemd voor woningen met tuinen en erven. Het bouwvlak voor de woning(en) is 14 x 14 meter. De nieuwbouw wordt 15x15 meter. Daarbij wordt het bouwvlak circa 2.50 meter naar het noorden verschoven om het dubbele woonhuis te centreren op het perceel. Tevens is de nieuwbouw circa 1 meter naar achter op het perceel geschoven. Woningen mogen aan de achtergevel worden uitgebreid mits de diepte van de uitbreiding niet meer bedraagt dan 2.00 meter en de goot- en bouwhoogte van deze uitbreiding niet meer bedraagt dan respectievelijk 3.00 en 6.00 meter. Deze uitbreiding is meegenomen in de bouwaanvraag.

Ingevolge het bestemmingsplan 'Dertiende wijziging bestemmingsplan Landelijk Gebied' is voor de woning een goot- en bouwhoogte toegestaan van respectievelijk 4.00 en 8.00 meter. Bijgebouwen mogen gerealiseerd worden met een maximale oppervlak van 40 m² en met vrijstelling 60 m². De goot- en bouwhoogte van het bijgebouw mag niet meer bedragen dan respectievelijk 3.00 en 6.00 meter. Het bouwplan voldoet aan deze bepalingen. In onderhavig bestemmingsplan geldt voor bijgebouwen bij woningen een maximale goot- en bouwhoogte van 3.00 en 4.50 meter. Deze maatvoering geldt voor alle bestemmingsplannen in Amstelveen. Gekozen is voor een lagere bouwhoogte, om bewoning van bijgebouwen tegen te gaan. Onderhavig bouwplan is verleend onder het oude regime en zal in dit bestemmingsplan onder het overgangsrecht vallen.

4.8 Ontwikkelingen in de Legmeerpolder in strijd met de bestemming

4.8.1 Bewonen van bedrijfswoning als burgerwoning

Door verdergaande professionalisering, schaalvergroting en automatisering in de tuinbouw is in de loop der jaren een toenemend aantal woningen overbodig geworden als bedrijfswoning. Een veel voorkomende situatie is dat een tuinder het bedrijf van de aangrenzende tuinder opkoopt en op deze wijze een stuk schaalvergroting realiseert. Daarnaast zijn er situaties waarin de stoppende tuinder de glasopstanden verhuurt (opslag, aannemersbedrijven, stalling) of deze gebruikt voor hobby- of commerciële doeleinden. Een ander veelvoorkomend verschijnsel is dat burgers een bedrijf kopen en er aldus een semi-agrarisch bedrijf ontstaat. Ook komt het voor dat de glasopstanden worden gesloopt en dat het perceel wordt gebruikt als paarden- of schapenwei.

In weer andere gevallen wordt het tuinbouwbedrijf aan de hoogst biedende koper verkocht die vooral bij kleinschalige bedrijven met woonhuizen niet zijn hoofdberoep heeft in de glastuinbouw.

Bovenstaande leidt er veelal toe dat een bij een bedrijf behorende woning illegaal bewoond wordt als burgerwoning. Tevens kan het toelaten van 'burgergebruik' in een glastuinbouwgebied leiden tot verpaupering van glasopstanden.

In de Legmeerpolder zijn diverse bedrijfswoningen in gebruik als burgerwoning. Voor een aantal woningen is middels een wijzigingsbevoegdheid een wijzigingsplan gemaakt en geldt een legale situatie. Echter zijn in veel gevallen de bedrijfswoningen illegaal in gebruik.

Wijzigingsbevoegdheid

Een burgerwoning (na)bij een glastuinbouwbedrijf is niet altijd toegestaan. In het huidige planologisch regime van Amstelveen wordt het mogelijk gemaakt om middels een wijzigingsbevoegdheid de bestemming "tuinbouwbouwperceel" te wijzigen in de bestemming "woningen met tuinen en erven". Het komt er op neer dat middels een wijzigingsbevoegdheid een bedrijfswoning omgezet kan worden in een burgerwoning. In dit bestemmingsplan is de wijzigingsbevoegdheid weer opgenomen hier zijn wel nadere regels aan verbonden. Met name de omzetting naar een burgerwoning mag geen problemen opleveren voor de bedrijfsvoering van een nabij gelegen bedrijf. Dit betreffen milieugerelateerde zaken (geluid, stank, externe veiligheid).

Milieuzonering

In de milieuwetgeving worden sinds jaar en dag afstanden gehanteerd in de afzonderlijke milieucolonnaten lucht, water, geluid etc. Milieuzonering dient er toe om ruimtelijke conflicten tussen bestemmingen (bedrijf – woning) te voorkomen. Een milieuzone is gebaseerd op verschillende aspecten, zoals geluid, geur, trilling, lichtemissie, verkeersaantrekkende werking en gebruik van bestrijdingsmiddelen. Voor het bepalen van de omvang van de zone in het kader van de ruimtelijke ordening gelden alle aspecten tezamen. In het kader van de milieuzonering zijn er twee verschillende toetsingskaders. Dit is de zonering in de milieuwetgeving en in de ruimtelijke ordening. De zonering in de milieuwetgeving gaat vóór de zonering in de ruimtelijke ordening.

Voor het omzetten van een bedrijfswoning naar een burgerwoning in de Legmeerpolder zal bekeken worden welke afstandseisen op dat moment gelden en zal een overwogen besluit genomen worden over het al dan niet meewerken aan het verzoek. Onderzocht moet worden wat voor bedrijf nabij/ achter de woning is gelegen en of getoetst moet worden aan de zonering in de milieuwetgeving of de zonering in de ruimtelijke ordening. Hieruit moet blijken welke afstandseis geldt voor de omzetten bedrijfswoning naar burgerwoning ten opzichte van het nabij gelegen bedrijf. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het vergunningvrij bouwen. Het is mogelijk om een woning vergunningvrij 2,5 meter uit te breiden. Deze uitbreiding moet tevens meegenomen worden bij de te stellen afstandseis. Het vergunningvrij bouwen moet niet leiden tot een vergunningsverplichting voor de naburige tuinder.

Zonering in de milieuwetgeving/ Besluit glastuinbouw

In het Besluit glastuinbouw wordt onder andere ingegaan op de milieuregels voor glastuinbouwbedrijven ten opzichte van gevoelige functies. Hierbij gaat het met name om de effecten van het gebruik van bestrijdingsmiddelen en lichthinder. Het Besluit bevat voorschriften waaraan bedrijven die onder het Besluit vallen zich moeten houden. Daarnaast regelt zij wanneer een vergunning is vereist voor een glastuinbouwbedrijf.

In het Besluit glastuinbouw wordt onderscheid gemaakt tussen type A en type B bedrijven. Dit onderscheid heeft voornamelijk te maken met de inrichting van de bedrijven en het bevoegde gezag. Bedrijven type A zijn vergunningplichtig en bedrijven type B vallen onder de algemene regels. Zolang de bedrijven aan de regels (kunnen) voldoen is geen omgevingsvergunning nodig.

Naast het vaststellen van het type bedrijf wordt ook nog gekeken of een bedrijf is opgericht voor 1 mei 1996 of na 30 april 1996. Tenslotte wordt gekeken of de bij een bedrijf gelegen woning een woning van derden is of aaneengesloten woonbebouwing, bestaande uit drie of meer woningen. Voor deze typen woonbebouwingen gelden andere afstandsmaten. Voor de Legmeerpolder geldt de afstand van het bedrijf tot aan woningen van derden.

Bestaande situaties

Een bedrijf dat voor 1 mei 1996 is opgericht of is ontstaan uit reconstructie van meerdere bestaande glastuinbouwbedrijven (met inbegrip van eventuele uitbreidingen na dat tijdstip), wordt beschouwd als 'bestaand'. Oprichting of reconstructie na deze datum is 'nieuw'. Voor de eerstgenoemde 'bestaande' situatie geldt dat vergunning vereist is indien het glastuinbouwbedrijf zich binnen 10 meter van de woning van derden bevindt. Voor de bepaling van afstanden wordt gemeten vanaf het onderdeel van het glastuinbouwbedrijf dat het dichtst bij de woning is gelegen, waarbij een waterbassin, watersilo, warmwateropslagtank en het open erf niet worden meegenomen. Bij aaneengesloten woonbebouwing geldt een afstand van 25 meter.

Nieuwe situaties

Nieuwe bedrijven zijn in de systematiek van het Besluit glastuinbouw bedrijven die zijn opgericht na 30 april 1996. Voor deze situatie geldt dat vergunning is vereist indien het glastuinbouwbedrijf zich binnen 25 meter van de woning van een derde bevindt. Ook hier tellen waterbassins, silo's opslagtanks en open erf niet mee. Bij aaneengesloten bewoning geldt een afstand van 50 meter.

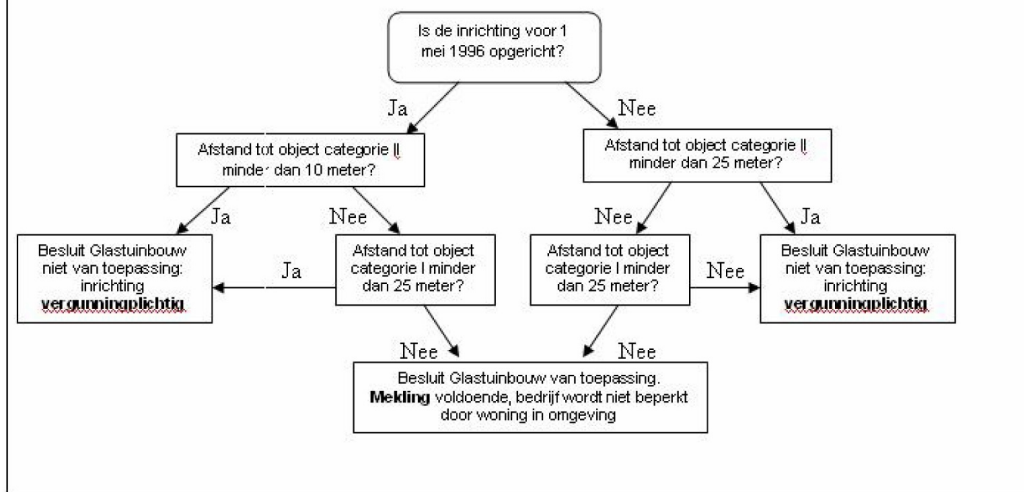
Voor de bepaling van afstanden wordt gemeten vanaf het onderdeel van het glastuinbouwbedrijf dat het dichtst bij het genoemde object is gelegen, waarbij een waterbassin, een watersilo, een warmwateropslagtank en het open erf niet als een zodanig onderdeel wordt beschouwd.

Wijziging Besluit glastuinbouw

Op 1 oktober 2009 is het Besluit van 3 juli 2009, houdende wijziging van het Besluit glastuinbouw en wijziging van het Besluit landbouw milieubeheer in werking getreden. In dit Besluit is een wijziging opgenomen m.b.t. de afstand van een glastuinbouwbedrijf tot aaneengesloten woonbebouwing, gevoelige objecten, woningen van derden en restaurants.

De afstandsmaten van voor de wijziging van het Besluit blijven grotendeels bestaan. Echter is er nog een afstandseis toegevoegd aan bestaande situaties (glastuinbouwbedrijf opgericht voor 1 mei 1996). Wanneer een bestaande glastuinbouwbedrijf na 1 oktober 2009 wil uitbreiden geldt een afstandseisen van 50 meter t.o.v. aaneengesloten woonbebouwing en gevoelige objecten en 25 meter t.o.v. woningen van derden.

Vergunningplichtig of melding?



Als uit het schema komt dat het bedrijf door de omzetting van de bestemming van de woning vergunningplichtig wordt (er derhalve een type A-inrichting is), is dit een reden om een wijzigingsverzoek af te wijzen. Indien een bedrijf reeds om een andere reden vergunningplichtig is, is de 'komst' van de burgerwoning niet extra belemmerend voor een bedrijf.

Het Besluit glastuinbouw is niet toepasbaar indien bedrijven een milieuvergunning gekregen hebben. Daarnaast zijn er in het gebied een aantal bedrijven die andere bedrijfsactiviteiten uitvoeren, zoals een hovenier of caravanstalling.

In deze gevallen is het Besluit glastuinbouw en de afstanden die hieruit voortvloeien niet toepasbaar. Daarom kan in een dergelijk geval teruggevallen worden op de brochure van de VNG: 'Bedrijven en milieuzonering'.

Zonering in de ruimtelijke ordening

De brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG) gaat over de ruimtelijke inpassing van bedrijven en bedrijventerreinen: nieuwe bedrijven komen op juiste afstand van woningen en nieuwe woningen op een goede afstand van bestaande bedrijven. De afstanden en richtlijnen uit het boekwerk moeten gemotiveerd toegepast worden.

In de Legmeerpolder zal sprake zijn van 'uitwaartse zonering'. Uitwaarts zoneren bevat de milieubelastende activiteiten als uitgangspunt, in een zone rond de bedrijven worden nieuwe ontwikkelingen met milieugevoelige objecten geweerd. In de Legmeerpolder is het omzetten van een dienstwoning in een burgerwoning de nieuwe ontwikkeling. Bij de nieuwe ontwikkeling moet rekening gehouden worden met de bestaande bedrijven. Uitgangspunt is dat de achterliggende bedrijven niet worden belemmerd bij het omzetten van een bedrijfswoning naar burgerwoning.

De aanpak voor de toelaatbaarheid van burgerwoningen ziet er als volgt uit.

Stap 1: het bepalen van het type gebied.

Stap 2: het bepalen van het type bedrijf aan de hand van de milieucategorie.

Stap 3: het opzoeken van de afstanden (zie onderstaand schema).

Stap 4: het bekijken van de gevolgen en het leveren van maatwerk.

Type gebied

In het boekje Bedrijven en Milieuzonering wordt onderscheid gemaakt tussen het type 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. In de Legmeerpolder is sprake van gemengd gebied, vanwege de functiemenging. In het gebied zijn, door de verschillende wijzigingsplannen, meerder (burger)woningen aanwezig naast de reeds bestaande bedrijven. Direct naast de woningen komen

derhalve ook andere functies voor, het boek Bedrijven en Milieuzonering gaat in een dergelijk geval uit van een gemengd gebied.

Type bedrijf

De verschillende bedrijven in het gebied (o.a. verpakkingsbedrijven, bloemenexportbedrijf, opslag, caravanstalling) vallen door hun aard en werkzaamheden onder een milieucategorie. Bij de milieucategorie hoort een afstandsrichtlijn op basis van het boekje Bedrijven en Milieuzonering. Deze afstand moet van geval tot geval per bedrijf bekeken worden.

Schema:

Milieucategorie van het bedrijf	Richtlijn afstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	0 m
2	10 m
3.1	30 m
3.2	50 m
4.1	100 m
4.2	200 m
5.1	300 m
5.2	500 m
5.3	700 m
6	1000 m

Nadat gebleken is dat de afstanden zijn overschreden is maatwerk noodzakelijk. Per woning en bedrijf moet gekeken worden naar de gevolgen. Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een akoestisch onderzoek. Per geval wordt dit nader uiteengezet.

Wet geluidhinder

In het kader van de Wet geluidhinder (aspecten wegverkeerslawaaï) moet gekeken worden of de bedrijfswoning ligt aan een weg waar geluidzonering van toepassing is. Het kan zich voordoen dat bij het omzetten naar een (burger)woning deze woning niet voldoet aan de eis dat de maximale geluidsbelasting aan de gevel van woonhuizen niet meer dan 48 dB bedraagt. Dit kan betekenen dat het omzetten van een bedrijfswoning naar (burger)woning niet mogelijk is. Daarnaast kan de woning naast een inrit staan van een nabijgelegen glastuinbouwbedrijf (en derhalve de dag- en nachtransportbewegingen voor dit glastuinbouwbedrijf). Uit akoestisch onderzoek moet blijken dat de geluidsbelasting van deze inrit geen belemmering oplevert voor het omzetten van de bedrijfswoning naar een burgerwoning.

Tevens dient er rekening gehouden te worden met het Luchthavenindelingbesluit. Een deel van de Legmeerpolder ligt in zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit. Binnen deze zone zijn beperkingen m.b.t. geluid en veiligheid, waarin geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen zijn toegestaan. Wanneer een bedrijfswoning wordt omgezet naar een burgerwoning is in principe sprake van een nieuwe woning aangezien een burgerwoning een gevoelige bestemming is.

Voorwaarden voor wijzigingsbevoegdheid

De wijziging van de bestemming 'Agrarisch-Glastuinbouw Bedrijfswoning' naar de bestemming 'Wonen' is mogelijk als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Deze voorwaarden zijn:

- a. De agrarische functie van de bedrijfswoning is niet langer noodzakelijk c.q. de woning behoort niet meer bij een bedrijf. Hierbij moet per (te reconstrueren) bedrijf één agrarische bedrijfswoning blijven bestaan.

- b. De ligging van de af te splitsen bedrijfswoning staat toekomstige herstructurering, reconstructie, bestaande bedrijvigheid of andere ruimtelijke opgaven (onder andere waterberging en wegen) niet in de weg.
- c. De bijgebouwen (zoals de voormalige bedrijfsloodsen, sorteerloodsen en kassen) hebben na bestemmingswijziging geen groter vloeroppervlak dan:
 - 1. 45m² ingeval de oppervlakte van de bij de woning behorende gronden 250 m² of minder bedraagt;
 - 2. 75 m² ingeval de oppervlakte van de bij de woning behorende gronden meer dan 250 m² bedraagt;
- d. Bij een groter vloeroppervlak dient het verschil aan m² te worden gesloopt. Daarnaast blijven voor deze bijgebouwen de bepalingen (bouwregels) zoals gesteld in het betreffende bestemmingsplan (alsmede eventuele afwijkingsmogelijkheden) van toepassing. De zogeheten vergunningsvrije bouwwerken maken hier geen deel van uit.
- e. Er wordt voldaan aan de milieuzonering en er is sprake van een milieuhygiënisch verantwoorde situatie.

Niet voldoen aan alle voorwaarden tot bestemmingswijziging

Indien niet aan voorwaarde a wordt voldaan en de woning nog nodig is voor de agrarische bedrijfsvoering wordt het verzoek tot wijziging niet ingewilligd.

Indien de woning toekomstige herstructurering of reconstructie in de weg ligt en dus niet voldaan wordt aan voorwaarde b zal het verzoek tot wijziging worden geweigerd. Een woning staat in de weg indien deze in het duurzaam glastuinbouwgebied is gesitueerd en niet langer noodzakelijk is voor de agrarische bedrijfsvoering terwijl de woning als gevolg van de ligging (toekomstige) reconstructie belemmert dan wel de in het gebied aanwezige bedrijven in hun bedrijfsuitvoering belemmert.

Bij een grotere oppervlakte aan bijgebouwen dan in voorwaarde c is gesteld, dient het verschil aan m² te worden gesloopt. Daarnaast blijven voor deze bijgebouwen de bepalingen (zoals de bouwregels en eventuele afwijkingsmogelijkheden) zoals gesteld in het betreffende bestemmingsplan van toepassing. De zogeheten vergunningsvrije bouwwerken maken hier geen deel van uit.

Er zal niet worden gewerkt met persoonlijk overgangsrecht. Dit zou betekenen dat het teveel aan oppervlakte zou kunnen blijven staan zolang de betreffende bewoner er nog in woont. Na verkoop van de woning zouden de bijgebouwen moeten worden teruggebracht tot de beschreven oppervlakte genoemd in voorwaarde c, zodat alsnog bereikt zou worden dat de situatie in overeenstemming met het bestemmingsplan zou worden gebracht.

Niet alleen vanuit het bestemmingsplantechnische oogpunt is dit persoonlijk overgangsrecht ongewenst, ook vanuit het oogpunt van handhaving is dit het geval. Naast de controle op de verkoop en de daaruit voortvloeiende reductie van de bijgebouwen, ontstaat er een teveel aan bijgebouwen in het buitengebied. Dit betekent verrommeling en het steeds opnieuw moeten optreden tegen gebiedsvreemde activiteiten. Zo kunnen bijgebouwen zo onevenredig groot zijn (gelet op het perceel) en zozeer de uitstraling van bedrijfsgebouw hebben, dat deze gebouwen zich te zeer lenen voor met de bestemming woondoeleinden strijdig gebruik. Bijgebouwen moeten duidelijk een uitstraling en functie hebben behorend bij woondoeleinden. Tevens dient te worden voldaan aan de bestemmingsplanbepalingen zoals gesteld in het betreffende bestemmingsplan. Vervolgens mag dan geen bedrijfsmatig gebruik worden gemaakt van de nieuwbouw.

Het niet voldoen aan voorwaarde d leidt er in principe toe dat niet meegewerkt kan worden aan het verzoek tot wijziging. De wijziging en aanpassing van de bestemming mag niet leiden tot een nadeliger situatie voor naburige tuinbouwcomplexen van derden (aanpassen of aanvragen van milieuvergunning). In de situatie dat de tuinder aangeeft een milieuvergunning te willen aanpassen/aanvragen, zal per situatie moeten worden gezien of alsnog medewerking kan worden verleend. Daarbij moet duidelijk zijn in hoeverre dit kan leiden tot een verzoek om tegemoetkoming in schade. Afwijking van deze bepaling is, mits goed gemotiveerd, mogelijk.

Afwijkingsbevoegdheid

Het bestuursorgaan heeft de bevoegdheid om van deze criteria gemotiveerd af te

wijken indien deze voor (meerdere) belanghebbenden gevolgen hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de criteria te dienen doelen.

In normale gevallen behoort niet van een beleidsregel te worden afgeweken. Immers een structurele afwijking in normale, door de beleidsregel voorziene, gevallen betekent materieel een wijziging van de beleidsregel. Die behoort uit een oogpunt van rechtszekerheid niet via een afwijking maar via een overeenkomstig art. 3:42 van de Awb bekend te maken wijziging van de beleidsregel te geschieden. Een incidentele afwijking in een normaal geval komt al snel in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

In bijzondere gevallen kan een afwijking van een beleidsregel noodzakelijk zijn. Indien het handelen overeenkomstig de beleidsregel in een bijzonder geval zou leiden tot nadelige of voordelige gevolgen voor een of meer belanghebbenden die onevenredig zouden zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen, is een afwijken geoorloofd en geboden. Wanneer een beleidsregel in normale gevallen zou leiden tot uitkomsten die voor een of meer belanghebbenden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen, kan geconcludeerd worden dat de beleidsregel zelf in strijd is met het bepaald in art. 3:4 lid 2 Awb. Naar kan worden aangenomen is de beleidsregel in een dergelijk geval onverbindend en behoort deze te worden ingetrokken. Ervan uit gaande dat de beleidsregel rechtmatig is, is er alleen reden voor afwijken in een geval van bijzondere omstandigheden. Het bestuursorgaan dat een beleidsregel moet toepassen, kan niet, indien hij van mening is dat strikte toepassing van de beleidsregel voor een reeks van gevallen tot een resultaat leidt dat aan het doel van het beleid en de onderliggende regelgeving voorbij schiet, met een beroep op het artikel van de beleidsregel afwijken, maar hij zal de beleidsregel(s) zelf moeten wijzigen.

Toepassing wijzigingsbevoegdheid in de Legmeerpolder

Gelet op de toekomstige herstructurering van de Legmeerpolder (zie § 4.7) kan onderscheid gemaakt worden in een gebied voor toekomstige woningbouw en een gebied voor hoogwaardige glastuinbouw.

Legmeerpolder gebied hoogwaardig glastuinbouw

Met het rapport 'Greenport Aalsmeer in full color' heeft de bloemenveiling Aalsmeer in samenwerking met de Provincie Noord-Holland en de gemeenten Aalsmeer, Haarlemmermeer, Amstelveen en Uithoorn haar ambities beschreven. Ook zijn korte en lange termijnacties benoemd waarmee de greenport versterkt kan worden. Mede om concurrentie uit het buitenland het hoofd te kunnen bieden zetten de partijen in op economische versterking van het sierteeltcomplex door te zorgen voor voldoende ruimte, een goede bereikbaarheid en vergroting van de innovatiekracht. Daarnaast wordt als ambitie gesteld, dat door middel van een duurzame, integrale gebiedsontwikkeling het regionale woon-, werk- en leefklimaat versterkt dient te worden. Specifiek voor de Legmeerpolder wordt de ontwikkeling van moderne duurzame (glastuinbouw)technieken, herstructurerings- en transformatieopgaven voor de bestaande glastuinbouw genoemd.

Door uitbreiding en herstructurering van het glastuinbouwareaal in de Legmeerpolder kan optimaal gebruik worden gemaakt van de ontwikkeling die de Greenport doormaakt. Tegelijkertijd creëert Amstelveen daarmee mogelijkheden om met herstructurering van bestaande glastuinbouw verrommeling in het gebied tegen te gaan en duurzame (milieuvriendelijke) toepassingen optimaal te benutten. Voor dit laatste leent de Legmeerpolder zich optimaal, door de geringe afstand van glastuinbouw tot woningbouw. Door de ambities die Amstelveen op het gebied van duurzame glastuinbouw heeft, wordt dit als een (bestuurlijke) randvoorwaarde beschouwd voor de ontwikkeling van de Legmeerpolder.

Met name de zuidelijk gelegen gronden in de Legmeerpolder komen in aanmerking voor deze ontwikkeling, doordat deze momenteel gedeeltelijk binnen de 35 Ke-contour liggen. Woningbouw is hierdoor op basis van de huidige wetgeving (Luchthavenindelingbesluit) uitgesloten, in tegenstelling tot glastuinbouw. Daarnaast is deze locatie op beperkte afstand van de Greenport, de N201 en overige veilinggerelateerde bedrijvigheid gelegen.

Het omzetten van een bedrijfswoning naar een burgerwoning zal de ontwikkeling

van de duurzame glastuinbouw en de ontwikkeling van de Greenport in dit gebied belemmeren. In dit gebied zal in principe niet meegewerkt worden aan het wijzigen van een bedrijfswoning naar een burgerwoning.

Legmeerpolder woongebied

Vooralsnog is het niet mogelijk om woningen te realiseren in de Legmeerpolder (met uitzondering van de scheg). In de Nota Ruimte is een restrictiever (woning)bouwbeleid rond de luchthaven Schiphol geformuleerd. Maatstaf hierin vormt de 20 Ke-contour rond Schiphol. Aangezien een groot deel van de Legmeerpolder binnen de 20 Ke-contour ligt, is de beoogde bouw van woningen vervallen.

In de planologische verkenning van de Legmeerpolder is de visie van de gemeente opgenomen dat de belemmering van de 20 Ke-contour op termijn vervalt en de Legmeerpolder wederom als uitleglocatie aangemerkt mag worden, zoals ook beschreven in de gemeentelijke toekomstvisie en het provinciale streekplan.

De minister heeft per brief (april 2009) toestemming gegeven om woningbouw te realiseren in de scheg van de Legmeerpolder. Voor de gemeente Amstelveen betekent dit dat voor dit deel van de Legmeerpolder een ontwikkelingsplan opgesteld moet worden. Voor de bedrijfs/burgerwoningen die in het lint van dit gebied voorkomen is het in principe geen probleem om deze woningen ook daadwerkelijk als burgerwoning in gebruik te nemen. Echter voordat het mogelijk is om woningen in de scheg te realiseren, zal nog steeds sprake zijn van glastuinbouw. In deze periode moet rekening gehouden worden met de daar aanwezige glastuinbouwbedrijven en het omzetten van een bedrijfswoning naar een burgerwoning.

Voor het overige deel zal woningbouw een lange termijn ontwikkeling zijn. Mogelijk is dat dan inmiddels een nieuw bestemmingsplan voor de Legmeerpolder wordt opgesteld. Op dit moment zal voor het omzetten van een bedrijfs- naar burgerwoning nog steeds sprake zijn van een glastuinbouwgebied en zal strikt aan de gestelde voorwaarden getoetst worden.

4.8.2 Illegaal gebruik kassen en bedrijfsbebouwing

Bedrijfsgebouwen en kassen kunnen na bedrijfsbeëindiging hun functie voor de glastuinbouw verliezen en leeg komen te staan. In principe zouden gebouwen, die blijvend voor de glastuinbouw niet meer gebruikt worden, moeten worden afgebroken. Uit veelal financiële overwegingen wordt gezocht naar een ander gebruik.

In de afgelopen jaren is gebleken dat het aantal glastuinbouwbedrijven in de Legmeerpolder afneemt. Voor een deel is deze afname te verklaren door schaalvergroting. Het ene bedrijf koopt het andere op en vergroot daarmee het areaal (en rentabiliteit) van zijn bedrijf. Ondernemers, die deze mogelijkheden niet hebben, gaan op zoek naar alternatieven (nevenactiviteiten) of bouwen hun bedrijf om tot caravanstalling of andersoortige bedrijfsmatige activiteiten. Het aantal aanvragen om niet aan glastuinbouw gerelateerde activiteiten in bestaande kassen onder te brengen, is in de afgelopen periode toegenomen. De vraag is dan ook aan de orde of deze ontwikkeling past binnen het gemeentelijk beleid en zo, niet in hoeverre bijsturing van dit beleid noodzakelijk is en het bestaande beleidskader hiervoor voldoende mogelijkheden biedt.

Soorten nevenactiviteiten in de glastuinbouw

In het glastuinbouwgebied van de Legmeerpolder vinden met name drie soorten nevenactiviteiten plaats die in strijd zijn met de bestemming. Dit zijn:

1. Stalling van caravans (in een enkel geval ook auto's/ oldtimers);
2. Gebruik/ opslag gerelateerd aan glastuinbouw;
3. Gebruik/ opslag niet gerelateerd aan glastuinbouw.

Stalling caravans

In het (voorgaande) bestemmingsplan Landelijk Gebied 1993 is het mogelijk om binnen kassen en bedrijfsgebouwen 20 caravans te stallen. Gedeputeerden Staten van Noord-Holland hebben hier voor een deel goedkeuring aan onthouden. Middels

een vrijstellingsbevoegdheid is het mogelijk om binnen de kassen en bedrijfsgebouwen meer dan 20 caravans te stallen. Voorwaarde is dat de aanvrager moet aantonen dat geen rendabele bedrijfsvoering conform de bestemming meer mogelijk is. De aanvraag is gebaseerd op aantoonbare verzoeken om stallingsruimte.

In het verleden zijn diverse vrijstellingsprocedures gevolgd voor het stallen van caravans in bedrijfsgebouwen en kassen. Middels deze vrijstelling staan er nu een aantal legale caravanstallingen in de Legmeerpolder.

Aangezien Gedeputeerde Staten van Noord-Holland voor een deel goedkeuring heeft onthouden aan het zondermeer stallen van 20 caravans is in nieuwe bestemmingsplannen zoals Wester Amstel, Landelijk Gebied (2010) en Nes aan de Amstel het zondermeer stallen van 5 caravans toegestaan. Ook in dit bestemmingsplan wordt het stallen van 5 caravans toegestaan en middels een binnenplanse afwijking wordt het stallen van meer dan 5 caravans mogelijk gemaakt.

Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het stallen van meer dan 5 caravans worden dezelfde voorwaarden gesteld die in het bestemmingsplan Landelijk Gebied genoemd worden + een aantal aanvullende voorwaarden. Aangevoerd moet worden dat er geen rendabele bedrijfsvoering conform de bestemming meer mogelijk is. Stalling mag alleen plaatsvinden binnen bestaande bebouwing. Het oprichten van een caravanstalling mag toekomstige herstructurering in de glastuinbouw niet in de weg staan. Duidelijk moet zijn of de wegen waar een caravanstalling aan is gelegen de verkeersstroom aan kan.

Activiteiten/ opslag gerelateerd aan de glastuinbouw

Onder en tuinbouwbedrijf wordt verstaan: "een bedrijf, dat is gericht op het voortbrengen van producten door middel van het telen en/of veredelen van gewassen, door gebruik te maken van kassen en/of van open (onbebouwde) grond.

Naast het telen en/of veredelen van gewassen is het mogelijk om activiteiten in kassen te laten plaatsvinden die gerelateerd zijn aan de glastuinbouw zoals een agrarisch verwerkingsbedrijf of een opslag- en/of overslagbedrijf.

Een agrarisch verwerkingsbedrijf is een niet industrieel bedrijf, dat is gericht op het leveren van goederen aan agrarische bedrijven, of dat gericht is op het be-/verwerken, het opslaan of verhandelen van producten die afkomstig zijn van agrarische tuinbouwbedrijven. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van een (niet locatie gebonden) productie overslag bedrijf van bloemen en planten ten behoeve van het export- en veilingklaarmaken. Bloemen en planten worden aangevoerd uit het buitenland. In de kassen worden de bloemen bewerkt/ voorbereid voor export of verkoop op de veiling.

Om verdere illegale activiteiten in de glastuinbouw tegen te gaan en de tuinders toch de mogelijkheid te bieden voor een rendabele bedrijfsvoering, wordt voorgesteld om nevenactiviteiten gerelateerd aan de glastuinbouw middels een binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan toe te staan.

Om zicht te kunnen houden op de soorten nevenactiviteiten die in de glastuinbouw plaats vinden, is een 'positieve' lijst opgesteld van nevenactiviteiten die toelaatbaar zijn. Dit is vergelijkbaar met de VAB-regeling (Vrijkomende Agrarische Bebouwing). Deze lijst zal een indicatief karakter hebben en is niet limitatief. Deze lijst is opgenomen als bijlage van de planregels.

Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor nevenactiviteiten worden een aantal voorwaarden gesteld. Aangevoerd moet worden dat een nevenactiviteit in bedrijfsmatig opzicht noodzakelijk is en dat er geen ander productieproces mogelijk is. Nevenactiviteiten mogen alleen plaatsvinden binnen bestaande bebouwing. Nevenactiviteiten mag toekomstige herstructurering in de glastuinbouw niet in de weg staan. Dezelfde voorwaarden voor het stallen van caravans kunnen gelden.

Activiteiten/ opslag niet gerelateerd aan de glastuinbouw

Activiteiten en opslag die in de Legmeerpolder voorkomen en niet gerelateerd zijn aan de glastuinbouw zijn met name: opslag van goederen voor winkels, dumpgoederen, vestiging van aannemersbedrijven, groothandelsbedrijven, autoherstelbedrijven, etc.

Bovengenoemde gebruik en opslag zijn veelal activiteiten die behoren binnen de bestemming Bedrijven. Dit soort bedrijfsmatige activiteiten zijn niet gewenst in de

Legmeerpolder. Daarnaast is er voor dit soort bedrijvigheid nog ruimte beschikbaar op de bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen van Amstelveen.

Activiteiten of opslag die niet gerelateerd zijn aan de glastuinbouw zullen dan ook niet worden toegestaan of mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan Legmeerpolder.

Toegestaan gebruik kassen en bedrijfsgebouwen in de Legmeerpolder

Kassen en bedrijfsgebouwen staan niet alleen leeg of worden anders gebruikt omdat tuinders geen rendabel bedrijf (schaalvergroting) meer kunnen voeren. Tuinders anticiperen ook op de mogelijke ontwikkeling van woningbouw in de Legmeerpolder en willen niet meer investeren in hun tuinbouwbedrijf.

De mogelijke ontwikkeling van woningbouw in de Legmeerpolder is een lange termijn ontwikkeling. Het is dan ook niet mogelijk om dit mee te nemen in dit bestemmingsplan. Echter zal tot de periode van ontwikkeling, bekeken moeten worden in hoeverre we nevenactiviteiten willen toestaan in het tuinbouwgebied.

De ontwikkeling van een gebied met duurzame glastuinbouw is wel binnen de bepalingen van het bestemmingsplan mogelijk. In principe zou dit gebied binnen een kort tijdsbestek ontwikkeld kunnen worden. In dit geval zullen activiteiten die geen relatie hebben met de glastuinbouw in dit gebied niet toegestaan worden.

Legmeerpolder gebied duurzame glastuinbouw

Stalling

Het toestaan van een caravanstalling staat de herstructurering van het duurzame glastuinbouwgebied in de weg en is dan ook geen gewenste ontwikkeling.

Activiteiten/ opslag gerelateerd aan de glastuinbouw

Een deel van de Legmeerpolder zal ingericht worden als duurzame glastuinbouwgebied. Dit gebied moet zorgen voor een economische versterking van het sierteeltcomplex. Uitgangspunt is dat de glastuinbouw in dit gebied energie levert aan de toekomstige woningbouw en wellicht bedrijventerreinen.

Het toestaan van activiteiten en opslag die gerelateerd zijn aan de glastuinbouw kunnen de herstructurering van het duurzame glastuinbouwgebied in de weg staan. Activiteiten moeten hier alleen gericht zijn op de glastuinbouw (teelt) voor het leveren van energie. Nevenactiviteiten behoren hier niet toe en zijn hier niet gewenst. Een tijdelijke omgevingsvergunning voor nevenactiviteiten zou mogelijk kunnen zijn. Indien de tijdelijkheid aangetoond kan worden en dit de omzetting naar duurzame glastuinbouw niet in de weg staat.

Legmeerpolder woongebied

Stalling

Gelet op de woningbouwontwikkelingen in de Scheg is het stallen van caravans niet gewenst. Het stallen van caravans staat de toekomstige herstructurering van het gebied voor woningbouw in de weg. De caravanstalling die er reeds met een vergunning zit zal in het bestemmingsplan meegenomen worden (Noorddammerweg 78).

Buiten de Scheg is een concentratie van caravanstallingen ter hoogte van de Legmeerdijk 222 aanwezig. Een aantal caravanstallingen zijn hier gerealiseerd middels vrijstelling van het bestemmingsplan. De overige caravanstallingen die zich binnen deze concentratie bevinden hebben geen vergunning. Besloten is om deze caravanstallingen die binnen deze concentratie zitten mee te nemen in het bestemmingsplan. Voor dit gebied ter hoogte van de Legmeerdijk 222 wordt op de verbeelding meegenomen dat caravanstallingen hier zijn toegestaan (dit geldt ook voor andere percelen waar legaal een caravanstalling aanwezig is). De bestemming blijft Agrarisch-Glastuinbouw.

Komen er meer verzoeken binnen voor het realiseren van een caravanstalling gelegen buiten de Scheg, dan zal bekeken moeten worden of we hier een omgevingsvergunning voor willen verlenen en of aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan.

Activiteiten/ opslag gerelateerd aan de glastuinbouw

Nevenactiviteiten gerelateerd aan de glastuinbouw zijn zowel binnen als buiten de Scheg mogelijk. Deze nevenactiviteit moet een onderdeel zijn van het glastuinbouwbedrijf. Per verzoek goed bekeken moeten worden of deze al dan niet past binnen de voorwaarden van de binnenplanse afwijkingsmogelijkheid. Voor glastuinbouwbedrijven binnen de Scheg moet duidelijk zijn dat het om een 'tijdelijke' situatie gaat gelet op de realisatie van woningen in de toekomst.

4.8.3 Overzicht mogelijkheid omzetten van bedrijfswoning naar burgerwoning en toegestane nevenactiviteiten in de Legmeerpolder

Onderstaand overzicht geeft weer in welke delen van de Legmeerpolder het omzetten van een bedrijfswoning naar burgerwoning is toegestaan, waar caravanstallingen zijn toegestaan en waar nevenactiviteiten gerelateerd aan de glastuinbouw zijn toegestaan.

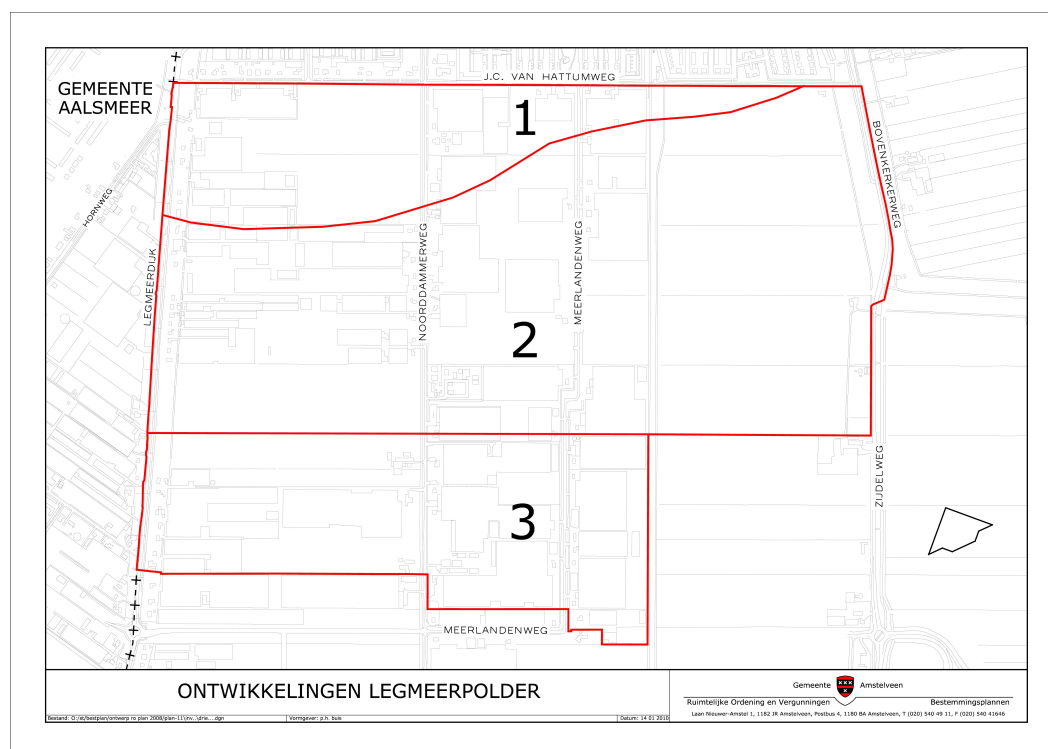
1. Scheg (woningbouw toegestaan)

Omzetten bedrijfswoning naar burgerwoning

Gelet op toekomstige woningbouw in de scheg is het omzetten van bedrijfswoning naar burgerwoning mogelijk.

Nevenactiviteiten kassen en bedrijfsgebouwen

Nieuwe caravanstallingen niet gewenst, gelet op de toekomstige woningbouw. Nevenactiviteiten binnen bestaande glastuinbouwbedrijven mogelijk (tijdelijk situatie gelet op toekomstige woningbouw).



2. Middengebied (nu glastuinbouw, woningbouw (nog) niet toegestaan)

Omzetten bedrijfswoning naar burgerwoning

Mogelijk onder voorwaarden (mag vooral bedrijfsvoering van nabijgelegen bedrijf niet belemmeren).

Nevenactiviteiten kassen en bedrijfsgebouwen

Caravanstalling in geconcentreerd gebied is toegestaan (Legmeerdijk 222 e.o.). Voor

overig gebied binnenplanse afwijking mogelijk, maar wel onder voorwaarden.
Nevenactiviteiten toestaan onder voorwaarden.

3. Gebied duurzame glastuinbouw

Omzetten bedrijfswoning naar burgerwoning

Het omzetten van een bedrijfswoning naar burgerwoning kan de bedrijfsvoering voor duurzame glastuinbouw in de weg staan en is hier niet gewenst.

Nevenactiviteiten kassen en bedrijfsgebouwen

Het stallen van caravans of het toestaan van nevenactiviteiten staat de ontwikkeling van een duurzaam glastuinbouwgebied in de weg en is hier niet gewenst.

Hoofdstuk 5 MILIEUASPECTEN

5.1 Bodem

Het kader voor bodem wordt gevormd door de Wet bodembescherming, De Wet ruimtelijke ordening, de Woningwet, de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht en de Waterwet.

- De Wet bodembescherming is op 3 juli 1986 inwerking getreden en bevat het wettelijk kader voor het bodembeleid via een algemeen beschermingsniveau van de bodem (grond en grondwater). De oorspronkelijke milieuhygiënische grondslag van de Wet is inmiddels verbreed. Zo stelt de wet via Amvb's niet alleen regels op voor handelingen die stoffen in de bodem brengen die de bodem kunnen verontreinigen of aantasten, maar ook voor handelingen die de fysieke kwaliteit (o.a. draagkracht) beïnvloeden, voor werken, voor het transport van stoffen, erosie, verdichting en verzilting, infiltratie en de toepassing van grond en baggerspecie. Het zorgplichtartikel (art. 13) regelt dat de gevolgen van ongewenste handelingen ingedaan worden gemaakt en dat de oorspronkelijke bodemkwaliteit wordt hersteld. In de Circulaire bodemsanering is opgenomen wanneer bodemverontreiniging een risico vormt en wanneer ingegrepen dient te worden. Het Besluit bodemkwaliteit regelt de toepassing van grond en bagger. Een uitwerking van dit besluit vormt de Regionale Nota Bodembeheer (i.o) waarin bodemfunctiekwaliteitskaarten zijn opgenomen.
- De Woningwet schrijft voor dat gemeenten in hun bouwverordening regels moeten opstellen om het bouwen op verontreinigde grond tegen te gaan.
- De Wet ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid de bodem te beschermen via het instellen van aanlegvergunningen en verwijst naar de Wabo voor het realiseren van bestemmingen die niet aan de vereiste bodemkwaliteit voldoen.
- De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht stelt regels en eisen aan activiteiten in de fysieke ruimte. Met name voor de activiteit bouwen bestaat de mogelijkheid milieuhygiënisch bodemonderzoek voor te schrijven.

Bodemopbouw

De oorsprong van het plangebied is beschreven in § 4.3 en § 4.4. Hierin is ook aangegeven dat bodem aan het maaiveld hoofdzakelijk uit humeuze zeeklei bestaat. Deze is niet in het gehele gebied uniform. In de vorige eeuw is voor grote delen van de polder grondverbetering toegepast. Hierbij is de zandige ondergrond m.b.v. een diepploeg omhoog gebracht en vermengd met de bovenliggende klei. Hierdoor is de bodem geschikt gemaakt voor akkerbouw.

De wegen en taluds rondom de polder (m.u.v. de Randweg) zijn voormalige polderkades en bevatten een basis van veen. De wegen in het gebied zelf zijn voorzien van een zandbed. Ook het spoorbed van de voormalige spoorlijn bestaat uit zand.

Het maaiveld van het plangebied kent een kleine variatie maar bevindt zich gemiddeld op -4,5 NAP.

Bodemkwaliteit

Oorspronkelijk was het plangebied vrij van verontreiniging. Bodemverontreiniging is o.a. ontstaan door de toepassing van erfverhardingen en - ophogingen, opslag en gebruik van (vloeibare) brandstoffen zoals huisbrandolie (huisbrandolie), het gebruik van bestrijdingsmiddelen in de tuinbouw en het gebruik van asbesthoudende constructiedelen en beschoeiingen. Het overmatige gebruik van meststoffen in de glastuinbouw heeft plaatselijk indirect geleid tot matige tot sterke verontreinigingen met nikkel in het grondwater. Een aparte categorie betreft het bedrijventerrein Wagenweg. Dit terrein is in 1993 gesaneerd, maar lokaal herverontreinigd.

Een inventarisatie van bodemonderzoeken die zijn geregistreerd in het Amstelveense bodeminformatiesysteem geeft aan dat er in het plangebied in de loop der jaren ruim 160 bodemonderzoeken op ca. 80 locaties zijn uitgevoerd. Vrijwel alle bodemonderzoeken zijn uitgevoerd in het tuinbouwgebied, ten westen van de Zijdelweg. Uit de onderzoeken blijkt dat de voornoemde bronnen van bodemverontreiniging inderdaad in het gebied voorkomen, maar in mindere mate dan

de Legmeerpolder ten noorden van de J.C. Van Hattumweg. Oorzaak hiervan is dat de tuinbouw relatief jong is, waardoor er weinig oliestook heeft plaatsgevonden en er weinig vervanging van tuinbouwkassen is opgetreden. Aangenomen wordt dat de onbebouwde gebiedsdelen niet verontreinigd zijn. Opgemerkt dient te worden dat de uitgevoerde onderzoeken zich met name richten op verontreiniging binnen de perceelsgrenzen. Zo is er weinig aandacht voor slootbodems en oevers.

In de regionale bodemkwaliteitskaart uit 2008 blijkt dat de gemiddelde bovengrondkwaliteit licht verontreinigd is en dat de ondergrond vrij is van verontreinigingen. Getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit (2011) blijkt de gemiddelde boven –en ondergrond de klasse Overig (schoon) te omvatten.

Waterbodemkwaliteit

Er zijn geen gegevens bekend over de kwaliteit van het slootslib.

Bodemenergie

De ondergrond van het plangebied is theoretisch geschikt voor bodemenergiesystemen. Er is in het plangebied (2011) al 1 WKO-installatie in gebruik aan de Meerlandenweg 9-11.

Eisen bij herinrichting en bestemmingswijziging

Bij herinrichting gelden een eenvoudige voorwaarde: de bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor de beoogde bestemming of het beoogd gebruik.

Voorafgaand aan herinrichting of bestemmingswijziging moet via bodemonderzoek worden aangetoond of aan deze voorwaarde wordt voldaan. Ernstige gevallen van bodemverontreiniging moeten worden gesaneerd. Of niet-ernstige gevallen moeten worden gesaneerd is afhankelijk van het toekomstige gebruik en het op dat moment geldende bodembeleid.

Een apart aandachtspunt vormen de verontreinigingen met nikkel in het grondwater. Deze verontreinigingen worden indirect veroorzaakt door de tuinbouw. Het ligt in de verwachting dat deze verontreinigingen op den duur zullen verdwijnen wanneer de huidige tuinbouwactiviteiten worden beëindigd. Het huidige beleid is dat bij historische verontreinigingen (ontstaan voor 1987) tot maximaal 3 maal interventiewaarde worden toegeschreven aan regulier bemesting. Verontreinigingen met hogere concentraties worden toegeschreven aan onoordeelkundig gebruik en vereisen maatregelen (monitoring). Echter, indien blijkt dat sprake is van nieuwe verontreiniging is actieve sanering noodzakelijk.

Bodemonderzoek woningbouw J.C. van Hattumweg naast 15 en 17

Voor beide bouwlocaties is geen (analytisch)bodemonderzoek uitgevoerd. De te verwachten bodemkwaliteit kan worden afgeleid uit onderzoeken uitgevoerd op aangrenzende terreindelen.

Bodemonderzoek op aangrenzend terrein

Uit bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de huidige bebouwing op het perceel J.C. van Hattumweg 17 blijkt dat de grond licht verhoogde concentraties PAK, minerale olie en EOX aanwezig zijn. Het grondwater bevat geen verhoogde gehalten.

Uit bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de voormalige opslag en aanmaak van meststoffen en bestrijdingsmiddelen op het perceel J.C. van Hattumweg 15 blijkt dat de bovengrond daar licht verontreinigd is met zware metalen. De ondergrond is niet onderzocht. Het grondwater is sterk verontreinigd met nikkel en licht met chroom.

Uit bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het voormalige kassencomplex achter deze percelen blijkt dat de bodem licht verontreinigd is met zware metalen, minerale olie en bestrijdingsmiddelen ("Drins"). Plaatselijk is de bodem matig tot sterk verontreinigd met PAK. Het grondwater is sterk verontreinigd met nikkel.

Consequenties bodemverontreiniging

Met enkele uitzonderingen zijn bodem en grondwater licht verontreinigd. Beperkte financiële risico's zijn te verwachten als gevolg van de volgende verontreinigingen:

PAK in de grond:

Deze bevindt zich langs de slootzijde en hangt samen met de aanwezigheid van puinresten. De omvang is beperkt (12m³). Er is geen sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Indien ter plaatse in de grond gewerkt wordt dient een plan van aanpak ingediend te worden bij de gemeente Amstelveen. Sterk verontreinigde grond dient afgevoerd te worden naar een erkende verwerker.

Dieldrin in de grond:

Deze vormt een beperking voor het hergebruik van grond, maar niet voor de geschiktheid als bouwgrond. Bij een negatieve grondbalans kan de afvoer en verwerking echter een forse kostenpost worden. Het is nog niet duidelijk of t.z.t. een hergebruiklocatie (binnen de Legmeerpolder) beschikbaar is. Er is nooit onderzoek uitgevoerd naar dieldrin in de rest van de tuinbouwgebieden.

Nikkel in het grondwater:

Deze is toe te schrijven aan het (voormalig) landgebruik (tuinbouw). Er is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging, dat zich vermoedelijk uitstrekt tot de bouwlocatie. De verontreiniging vormt geen belemmering voor de bestemming wonen. Echter, het is niet toegestaan grondwater te onttrekken. Indien de bouwplannen dit noodzakelijk maken, is een door het bevoegd gezag Wet bodembescherming (de Provincie Noord-Holland) goedgekeurd saneringsplan vereist.

De verwachting is dat nu de bedrijfsactiviteiten beëindigd zijn de nikkelconcentraties op termijn af zullen nemen.

Asbest

De kassen zijn recentelijk gesloopt. Op de locatie heeft een asbestinventarisatie plaatsgevonden waaruit blijkt dat asbest is toegepast als plaatmateriaal, isolatiemateriaal en pakkingmateriaal. In de meeste gevallen betreft het asbest die, mits verwijderd volgens de daarvoor geldende voorschriften, geen risico voor de bodem oplevert. De asbestinventarisaties doen echter geen uitspraak over asbest dat eventueel verborgen is in dak-, wand- en vloerconstructies.

De locatie is daarmee asbestverdacht. Bij een aanvraag voor een bouwvergunning zal gevraagd worden naar een onderzoek "asbest in de bodem" volgens de NEN 5707.

Bodemonderzoek woningbouw J.C. van Hattumweg naast 13

Op de bouwlocatie is geen (analytisch) bodemonderzoek uitgevoerd. De te verwachten bodemkwaliteit kan worden afgeleid uit onderzoeken uitgevoerd op aangrenzende terreindelen.

Bodemonderzoek op aangrenzend terrein

Uit bodemonderzoek ter plaatse van de woning op het perceel J.C. van Hattumweg 13 blijkt dat de grond en grondwater maximaal licht verontreinigd zijn.

Uit bodemonderzoek ter plaatse van de voormalige spuitinstallatie van de bedrijfsgebouwen achter J.C. van Hattumweg 13 blijkt dat de bodem licht verontreinigd is met EOX. Ter plaatse van het ketelhuis zijn grond en grondwater sterk verontreinigd met minerale olie. Het grondwater is verder matig met naftaleen en licht met xylenen. Er is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

Op het terrein zijn ooit drie brandstof/olietanks aanwezig geweest. Deze zijn in 1973 verwijderd.

Uit bodemonderzoek ter plaatse van de kassen blijkt dat de grond maximaal licht verontreinigd is. Het grondwater is sterk verontreinigd met nikkel. Er is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

Consequenties bodemverontreiniging

Minerale olie in grond en grondwater:

Deze is mogelijk toe te schrijven aan het lekkage uit (ondergrondse) brandstoftanks. Er is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging. De verontreiniging strekt zich vermoedelijk niet uit tot de bouwlocatie naast nummer 13. Indien de bouwplannen op nummer 13 dit noodzakelijk maken, is een door het bevoegd gezag Wet bodembescherming (de Provincie Noord-Holland) goedgekeurd saneringsplan vereist. Naar verwachting kan worden volstaan met een BUS melding.

Nikkel in het grondwater:

Deze is toe te schrijven aan het (voormalig) landgebruik (tuinbouw). Er is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging, dat zich vermoedelijk uitstrekt tot de bouwlocatie. De verontreiniging vormt geen belemmering voor de bestemming wonen. Echter, het is niet toegestaan grondwater te onttrekken. Indien de bouwplannen dit noodzakelijk maken, is een door het bevoegd gezag Wet bodembescherming (de Provincie Noord-Holland) goedgekeurd saneringsplan vereist.

Asbest

De kassen zijn recentelijk gesloopt. Op de locatie heeft een asbestinventarisatie plaatsgevonden waaruit blijkt dat asbest is toegepast als plaatmateriaal, isolatiemateriaal en pakkingsmateriaal. In de meeste gevallen betreft het asbest die, mits verwijderd volgens de daarvoor geldende voorschriften, geen risico voor de bodem oplevert.

Hierbij worden twee kanttekeningen gemaakt:

- In de kas op locatie J.C. van Hattumweg 13 is isolatiemateriaal aangetroffen rondom leidingen in het ketelhuis en de kas bestaand uit niet hechtgebonden, "bruin" asbest. Er zijn beschadigingen waargenomen. Het asbestinventarisatie rapport adviseert dit te verwijderen onder asbestcondities, gevolgd door een inspectie door een geaccrediteerd laboratorium alvorens de ruimte wordt vrijgegeven. Hieruit valt op te maken dat er al verspreiding van asbest naar de bodem kan hebben plaatsgevonden.
- De asbestinventarisaties doen geen uitspraak over asbest dat eventueel verborgen is in dak-, wand- en vloerconstructies.

De locatie is daarmee asbest-verdacht. Bij een aanvraag voor een bouwvergunning zal gevraagd worden naar een onderzoek "asbest in de bodem" volgens de NEN 5707.

5.2 Water

Het kader voor water wordt gevormd door de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

Watersysteem

De volgende informatie is verkregen uit het watergebiedsplan Wester Amstel, opgesteld door DWR (Waternet) in 2005.

De locatie bevindt zich in de Noorder Legmeerpolder, een droogmakerij. De Bovenkerkerweg en de Legmeerdijk zijn beide waterkeringen. Het maaiveld bevindt zich gemiddeld op 4.5 m –NAP. Er is in theorie sprake van maaiveldddaling door de ontwatering van de polders (klink en oxidatie organische stof). De maaiveldddaling is echter gering en niet bepaald.

De Noorder Legmeerpolder omvat een eigen watersysteem dat wordt gevoed door hemelwater, kwelwater en door inlaatwater vanuit de Amstelveense Poel. Dit opkwellende grondwater is ter plaatse van het plangebied afkomstig uit het Amsterdamse Bos en uit de Westeinder Plassen. Het plangebied is onderdeel van 1 peilgebied en is ingesteld op een zomer respectievelijk winterpeil. De afwatering van het plangebied vindt in zuidelijke richting plaats op de watergang langs de randweg, die via het gemaal aan de Hollandse dijk afwatert op de Amstel.

Waterkwaliteit

De oppervlaktewaterkwaliteit in het plangebied is over het algemeen onvoldoende. Dit wordt met name veroorzaakt door de inlaat van voedselrijk water vanuit de Poel en de lozing van voedselrijk drainagewater door de tuinbouw.

De inlaat van voedselrijk water zal zo veel mogelijk worden beperkt als gevolg van KRW maatregelen aan de Amstelveense Poel. Deze maatregelen zijn echter niet voor 2015 operationeel.

De emissies door de tuinbouw blijven met de huidige bedrijfsvoering in stand.

onherroepelijkbestemmingsplanLegmeerpolder, mei 2013

Waterkwantiteit

Op basis van modelberekeningen blijkt dat er in de toekomst onvoldoende oppervlaktewaterberging in de Noorder Legmeerpolder aanwezig is. Hierbij zijn de kassen als bebouwd gebied beschouwd en zijn waterbassins niet meegerekend. Het is duidelijk dat bij functie wijziging extra waterberging noodzakelijk is.

Ook zonder dat functie wijziging plaatsvindt kan het noodzakelijk zijn dat het realiseren van waterberging noodzakelijk is.

Eisen bij herinrichting en bestemmingswijziging

- minimaliseren van grondwaterpeil
- optimaliseren van waterkwaliteit en -kwantiteit door het vergroten van de berging en het waarborgen van een goede doorstroming

5.3 Geluid

Beleidskader

In het algemeen maakt een bestemmingsplan aan de ene kant bronnen van geluid ruimtelijk mogelijk, zoals industrie en wegverkeer. Aan de andere kant worden bestemmingen mogelijk gemaakt die een zekere mate van rust behoeven, zoals woningen en ziekenhuizen.

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerslawaai in de Wet luchtvaart en het bijbehorende Luchthavenindelingbesluit. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, op grond van een goed woon- en leefklimaat.

In de Wet geluidhinder zijn voorkeursgrenswaarden vastgesteld. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. De gemeenteraad van Amstelveen heeft de "Deelnota Hogere Waarden" vastgesteld. In deze nota is de procedure uitgewerkt om de hogere waardenprocedure te doorlopen. In het hogere waardenbeleid is een aantal aspecten opgenomen die bij de afweging van een hogere waarde een rol speelt. Deze aspecten zijn:

- het heersende geluidsniveau;
- het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau;
- cumulatie en compensatie.

Plangebied

Het plangebied ligt voor een deel in het beperkingengebied geluid zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit. Hierdoor worden bepaalde beperkingen opgelegd aan toegestane bebouwing.

Ontwikkeling 3 woningen tussen J.C. van Hattumweg 13-17

In dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om drie woningen te realiseren langs de J.C. van Hattumweg.

Op de locatie van drie nieuw te bouwen woningen aan de J.C. van Hattumweg is de geluidsbelasting bepaald vanwege de relevante gezoneerde wegen.

Uit de berekeningen blijkt dat ten gevolge van de Legmeerdijk op één gevel de voorkeursgrenswaarde met maximaal 1 dB wordt overschreden (wnp M04). Het gaat hier om de noordwest gevel van de meest westelijk gelegen woning (zie Bijlage 1).

Vanwege deze overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, dient om woningbouw mogelijk te maken, een hogere grenswaarde aangevraagd te worden van $L_{den} = 49$ dB voor de meest westelijk gelegen woning. Het college heeft in zijn vergadering van 2 april de hogere waarde vastgesteld (zie Bijlage 2). De woning beschikt over een geluidsluwe gevel conform het geluidbeleid van de gemeente Amstelveen.

Ten gevolge van de overige wegen wordt de voorkeursgrenswaarde bij geen van de

drie woningen overschreden. Voor het bouwen van de overige twee woningen aan de J.C. van Hattumweg vindt geen belemmering plaats voor wat betreft de geluidsbelasting.

5.4 Luchtkwaliteit

Beleidskader

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de Wet milieubeheer. Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (zoals wijzigingen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen. Daarvoor heeft zij extra tijd van de Europese Commissie gevraagd en gekregen, het zogenoemde derogatieverzoek.

Grenswaarden

Voor de beoordeling van de situatie in het plangebied zijn met name de volgende grenswaarden uit de Wet milieubeheer relevant:

- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO₂) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- voor fijn stof (PM₁₀) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (41 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM_{2,5}, deeltjes nog kleiner dan PM₁₀, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM₁₀.

Besluit gevoelige bestemmingen(luchtkwaliteitseisen)

Met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale wegen (binnen 50 meter) en rijkswegen (binnen 300 meter) beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ of PM₁₀.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³. Met name NO₂ en PM₁₀ zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen.

In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale groottes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft vanuit gezondheidsoogpunt en vanwege het veilig stellen van haar ruimtelijke plannen reeds in augustus 2005 het besluit genomen om een actieplan op te stellen om de luchtkwaliteit in Amstelveen te verbeteren. In het Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen is een elftal maatregelen uitgewerkt. Het Actieplan Luchtkwaliteit is vastgesteld in de raadsvergadering van 26 september 2007 en heeft een looptijd tot 2015.

Plangebied

In dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om drie woningen te realiseren langs de J.C. van Hattumweg. Gelet op het feit dat het plan voorziet in de bouw van drie woningen, kan worden gesteld dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt en dat nader onderzoek achterwege kan blijven. Aangezien woningen niet als gevoelige bestemming zijn aan te merken in de zin van het Besluit Gevoelige Bestemmingen vormt ook de afstand tot provinciale wegen en de rijksweg A9 geen belemmering voor uitvoering van de plannen.

5.5 Externe veiligheid

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het doel van het Bevi is om individuele burgers en groepen mensen een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het Bevi (en Revi, de Regeling externe veiligheid inrichtingen) legt veiligheidsafstanden vast tussen bedrijven die risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen verrichten en zogenoemde kwetsbare objecten (zoals huizen, ziekenhuizen, scholen of winkels). Bij bedrijven met risicovolle activiteiten kan worden gedacht aan chemische fabrieken, Lpg-tankstations en – op termijn ook – spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Gemeenten en provincies zijn met de inwerkingtreding van het besluit wettelijk verplicht om bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico (PR)

Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoen voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijk stof betrokken is.

Groepsrisico (GR)

Cumulatieve kansen per jaar dat tenminste 10, 100, 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongevoen voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijk stof betrokken is.

Het Bevi verdeelt de te beschermen objecten in “beperkt kwetsbare” en “kwetsbare objecten”. Tevens beperkt het besluit het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van de risicovolle inrichting. Het Bevi verplicht de bevoegde gezagen (voor de Wet Milieubeheer en Wet op de Ruimtelijke Ordening) afstand te creëren tussen (beperkt) kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven. Risicocontouren en/of veiligheidsafstanden m.b.t. het plaatsgebonden risico zijn op grond daarvan zowel in de ruimtelijke planvorming als bij de milieuvergunning op te nemen. De verankering in het bestemmingsplan kan plaatsvinden via weergave van risicocontouren en afstanden op de verbeelding, zonering, opname van de normen in het bestemmingsplan en via uitwerkingsbepalingen; zie de *Handleiding Externe veiligheid inrichtingen* (Infomil, 2004).

Bij het groepsrisico wordt gewerkt met de “oriënterende waarde”: een ongeval met tien doden mag slechts met een kans van één op de honderdduizend per jaar voorkomen, een ongeval met honderd doden met een kans van één op de tien miljoen per jaar. Voor het groepsrisico geldt de zogenaamde verantwoordingsplicht, dit houdt in dat voor ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van het groepsrisico het bevoegd gezag gehouden is om haar besluit te motiveren. Voor de elementen

die in deze verantwoording aandacht moet krijgen, wordt verwezen naar de *Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico* (Ministerie van VROM, 2004).

Vervoer gevaarlijke Stoffen

Nota vervoer gevaarlijke stoffen

Op 11 november 2005 werd de nota vervoer gevaarlijke stoffen door de minister aan de tweede kamer aangeboden. Deze nota heeft de kamer nog niet geaccepteerd. Dit beleid zal te zijner tijd worden meegenomen bij de ontwikkeling en het opstellen van gemeentelijk beleid.

De nota is een uitwerking van de beleidsvernieuwing uit de Nota Mobiliteit en heeft tot doel om het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot ruimte en veiligheid zo duurzaam mogelijk te maken en kan mogelijk ook gevolgen hebben voor Amstelveen.

Het plangebied is gelegen buiten de risicozone van de spoorlijn Amsterdam Amstel naar Abcoude.

Omlegging N201

De huidige N201 is de drukste provinciale weg in Nederland. Om de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen rondom de weg op te lossen, is besloten deze om te leiden. Een van de aspecten die bij de omlegging van de N201 de aandacht vraagt is de externe veiligheid. Over de N201 vinden jaarlijks namelijk diverse transporten van gevaarlijke stoffen plaats. Deze transporten introduceren zekere veiligheidsrisico's voor de omgeving van de weg.

Voor de omlegging van de N201 is door Grontmij (augustus 2005) onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen over de N201 (zie Bijlage 3). Aangevoerd moet worden dat de omlegging van de N201 voldoet aan de door de Rijksoverheid vastgestelde risiconormering voor de transporten van gevaarlijke stoffen, rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving, zoals bedrijventerreinen (De Loeten en Amstelveen Zuid) en de reeds vastgestelde plannen voor woningbouw in de omgeving van de nieuwe tracé of omrijroutes ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Aangezien de tunnel een categorie C tunnel is, waar beperkingen voor gevaarlijke goederen die aanleiding kunnen geven tot een zeer grote explosie, heeft een onderzoek plaatsgevonden.

Het onderzoek heeft zich gericht op de tracédelen van de omlegging van de N201 enerzijds en de omrijroute voor de gevaarlijke stoffen die niet in de tunnel onder de Ringvaart worden toegelaten anderzijds. Uitgegaan is van de omrijroute Fokkerweg -> Bosrandweg -> Legmeerdijk.

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat bij de normaal verwachte groei van de transporten van gevaarlijke stoffen aan normen voldaan wordt in 2020 en 2030.

Er bevindt zich geen bebouwing binnen de 10-6 contouren, terwijl de optredende groepsrisico's 0,1 tot 0,3 maal de oriëntatiewaarde bedragen. Ook bij de doorgerekende groei van het aantal GF3-transporten met 20% tot 2030 wordt nog ruim aan de normen voldaan. Er zijn derhalve geen knelpunten ten aanzien van het plaatsgebonden risico en groepsrisico die voortvloeien uit de transporten van gevaarlijke stoffen.

Uit het onderzoek blijkt dat met het indelen van de tunnel in categorie C en het gebruik maken van omrijroutes, dit geen grote gevolgen heeft voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico. Vanuit het oogpunt van externe veiligheid kan de omlegging van de N201 volgens plan worden gerealiseerd. Zie bijlage 1 voor het onderzoek externe veiligheid van Grontmij.

Buisleidingen

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Het Besluit houdende milieukwaliteitseisen externe veiligheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen (Besluit externe veiligheid buisleidingen) is per 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voor gemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en

regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro.

Daarnaast vervangt het Bevb de circulaires Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991).

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR).

De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen zijn volgens de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom de infrastructuur. Hierbij is de risicocontour van 10^{-6} per jaar maatgevend voor (beperkt) kwetsbare bestemmingen. De norm van 10^{-6} per jaar betekent dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bebouwen plek maximaal één op de miljoen per jaar mag zijn.

Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De minimale omvang betreft 10 slachtoffers. Het GR kent een oriënterende waarde dat als ijkpunt dient. Het GR dient verantwoord te worden. Het GR heeft betrekking op alle mensen in het invloedsgebied van een buisleiding dus niet enkel personen die zich bevinden ter plaatse van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Huidige situatie van de gastransportleidingen

Binnen het plangebied zijn twee gastransportleidingen aanwezig. Deze leidingen zijn als zodanig aangegeven op de verbeelding. Het betreft de gastransportleidingen 12" 40 bar (W-529-01 en W-540-01). Binnen een afstand van 4 meter ter weerszijden van het hart van de gastransportleidingen mag niet worden gebouwd (zogenaamde "belemmerde strook").

Toekomst

Vooruitlopend op eventuele toekomstige ontwikkelingen is in het kader van de externe veiligheid het plaatsgebonden risico van de leiding berekend.

De risicoberekening is conform CPR-18E (Committee for the Prevention of Disasters, Guidelines for Quantative Risk Assessment) uitgevoerd met PIPESAFE, een door de overheid goedgekeurd softwarepakket voor het uitvoeren van risicoberekeningen aan aardgastransport.

De risicoberekening is uitgevoerd op basis van de in tabel 1 opgenomen leidingparameters.

Tabel 1 Parameterwaarden van de leidingen

Parameter	W-529-01	W-540-01
Diameter (mm)	323.8	323.9
Wanddikte (mm)	7.14	7.14
Staalsoort (-)	Grade B	Grade B
Ontwerpdruk (barg)	40	40
Dekking (m)	fluctueert (0,89-1,36)	0.85

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- De faalfrequentie is gebaseerd op schade door derden en corrosie;
- De faalfrequentie als gevolg van schade door derden is gecorrigeerd met een factor 2.5 als gevolg van een wettelijke grondroerdersregeling;
- De faalfrequentie als gevolg van schade door derden is gecorrigeerd voor recent ingevoerde maatregelen (factor 1.2) en een dalende trend in leidingbreuken (factor 2.8). Deze factoren zijn onder voorbehoud van formele goedkeuring door VROM;
- In de risicoberekening is rekening gehouden met directe ontsteking (75%) en ontsteking na 120s (25%);
- In de risicoberekening is rekening gehouden met de uit casuïstiek verkregen diameter en druk afhankelijke ontstekingskans plus een opslag van 10% voor indirecte ontsteking bij RTL leidingen.

De 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicoafstanden zijn opgenomen in tabel 2 en 3.

Tabel 2 Resultaten PR-berekening W-529-01

PR	10^{-6} jaar ⁻¹
Afstand (m)	0

Tabel 3 Resultaten PR-berekening W-540-01

PR	10^{-6} jaar ⁻¹
Afstand (m)	0

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat er geen belemmeringen voor het plaatsgebonden risico aanwezig is binnen het plangebied.

Groepsrisico

Voor wat betreft de groepsrisico is door Arcadis groepsrisicoberekeningen uitgevoerd voor het bestemmingsplan Legmeerpolder die vastgelegd zijn in de rapportage met kenmerk D01011.000150.0330 d.d. mei 2011 (zie Bijlage 4). Uit deze berekeningen blijkt dat de oriëntatiewaarde overschrijding gelijk is aan 0,013. Dit betreft de bestaande situatie zonder ontwikkelingen. Aangezien in dit bestemmingsplan de bestaande situatie is vastgelegd, is de verantwoordingsplicht niet van toepassing. Zie voor de berekeningen bijlage 2.

Advies brandweer

Ongevallen met gevaarlijke stoffen zijn schaars maar hebben in potentie een zeer grote omvang. In en nabij het plangebied Legmeerpolder in Amstelveen worden gevaarlijke stoffen over de weg (N201 & Legmeerdijk) en door een hogedruk buisleiding vervoerd. Aan de westzijde van de Legmeerdijk ligt, in de gemeente Aalsmeer een LPG-tankstation. De voor de hulpverlening belangrijke ongevalsscenario's zijn daardoor:

1. Ongeval met een tankwagen gevuld met LPG.
2. Ongeval met een tankwagen gevuld met benzine
3. Ongeval met een tankwagen gevuld met een giftige stof
4. Ongeval met een hogedruk buisleiding gevuld met aardgas

De ongevalsscenario's kunnen leiden tot de volgende voor de hulpverlening relevante scenario's:

BLEVE, Wolkbrand, Plasbrand, Giftige Wolk en Fakkelsbrand. De ongevalsscenario's zijn niet of nauwelijks door de hulpverlening te voorkomen. De hulpverlening zal zich voornamelijk richten op het bestrijden van secundaire branden, het verdunnen van de giftige wolk en het helpen van slachtoffers. In het plangebied zijn veel

kassencomplexen, deze bieden geen bescherming tegen de mogelijke gevolgen van de ongevalsscenario's.

De effecten van de scenario's op het plangebied kunnen variëren. Het aantal slachtoffers is sterk afhankelijk van de specifieke omstandigheden. Voor het scenario BLEVE houden de hulpdiensten rekening met tientallen dodelijke slachtoffers en tientallen gewonden die in een ziekenhuis behandeld moeten worden. Het scenario plasbrand kan binnen het plangebied leiden tot enkele dodelijke slachtoffers en enkele gewonden die in een ziekenhuis behandeld moeten worden. Een toxische wolk kan leiden tot enkele dodelijke slachtoffers en tientallen gewonden in het plangebied die in een ziekenhuis behandeld moeten worden. Het scenario fakkelbrand leidt in het plangebied mogelijk tot enkele dodelijke slachtoffers en tientallen gewonden die in een ziekenhuis behandeld moeten worden. Bij alle scenario's treedt aanzienlijke materiële schade op.

Omdat de hulpverlening zich niet alleen richt op het plangebied Legmeerpolder maar op het totale effectgebied inclusief het plangebied kan bij het ontstaan van de genoemde scenario's het aantal slachtoffers groter zijn dan de beschikbare hulpverleningscapaciteit.

De risicobeperkende maatregelen die in overweging genomen kunnen worden staan hieronder vermeld. De genoemde maatregelen hebben vooral betrekking op mogelijke preventieve voorzieningen aan de gasleidingen en voorlichten en tijdig alarmeren.

De maatregelen die genomen kunnen worden om de risico's te beperken en de hulpverlening te ondersteunen bij het bestrijden van de gevolgen van een incident worden onderverdeeld in bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om de risico's te beperken. Met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over het verminderen van de hoeveelheden en het verbeteren van de omstandigheden.

Te overwegen maatregelen:

1. Voorzieningen aan de hogedruk aardgasleiding treffen die de kans op een incident verkleinen, zoals markeren en vrijhouden van de leidingstraat en het beschermen van de leiding tegen beschadigingen door graafwerkzaamheden.
2. Werkzaamheden in de omgeving van de buisleiding alleen onder strikte voorwaarden toestaan.

ad 1.

de aardgasleidingen zijn in het veld door de Gasunie gemarkeerd. Binnen het bestemmingsplan zijn de leidingen beschermd middels planregels met dubbel bestemming. deze staan aangegeven als belemmerde strook.

ad 2.

gelet op de wet WION zal bij grond - graaf werkzaamheden een melding gedaan moeten worden. middels deze melding zal de Gasunie (beheerder van de leiding) eisen stellen aan de werkzaamheden.

Effectbeperkende maatregelen

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalsscenario op de omgeving beperkt kunnen worden. Bij het nemen van een besluit over een conserverend bestemmingsplan kunnen geen effectmaatregelen genomen worden.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Daarnaast wordt ook steeds meer gesproken over "redzaamheid" (de ander in veiligheid brengen). Het verbeteren van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid vermindert het aantal slachtoffers.

Te overwegen maatregelen:

1. Expliciete communicatie vooraf over de risico's en hoe men moet handelen bij een

incident met gevaarlijke stoffen. Mensen in het effectgebied moeten immers weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Het project 'Wat doe je, dat in Amstelveen heeft plaatsgevonden, is een goed voorbeeld van bevordering van de zelfredzaamheid.

2. Zeker stellen dat mensen in het plangebied verblijven snel worden gewaarschuwd bij een (dreigend) incident met gevaarlijke stoffen.

ad 1.

In 2012 zal de campagne "Wat Doe je" verder uitgewerkt worden met EVA onderdelen.

ad 2.

Geheel Amstelveen is voorzien van het "luchtalarm" systeem, dus verdere uitwerking is niet noodzakelijk.

Gelet op bovenstaande adviezen kan geconcludeerd worden dat extra eisen niet opgenomen hoeven te worden binnen dit bestemmingsplan aangezien sprake is van een conserverend bestemmingsplan.

5.6 Duurzaam bouwen en energie

De nota 'Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten', geeft een kader voor duurzaam bouwen in de gemeente Amstelveen. De noodzaak van dit kader komt voort uit in- en externe ontwikkelingen: nationale- en Europese wet- en regelgeving, ontwikkelingen in inzichten en instrumenten voor duurzaam bouwen. Het kader vindt zijn basis in de eigen praktijk van duurzaam bouwen. Een belangrijke impuls gaat naar verwachting uit van de nieuwe werkwijze voor duurzaam bouwen: prestatiegericht werken met het instrument GPR Gebouw (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn). Deze werkwijze verbreedt de reikwijdte van het beleid naar kwaliteitsthema's: gezondheid en woonkwaliteit. Tevens verbeteren de mogelijkheden voor monitoring van beleid en voor communicatie van de resultaten naar ontwikkelaars en consumenten. Beide worden gezien als belangrijke succesfactoren voor effectief beleid. De gemeente Amstelveen streeft voor de periode 2007-2012 een ambitieniveau na van 7,5.

De doelstelling van de gemeente Amstelveen is om door middel van duurzaam bouwen in de woningbouw en utiliteitsbouw (nieuwe en bestaande voorraad) een bijdrage te leveren aan het terugbrengen van de milieubelasting en het verhogen van de bouw- en leefomgevingskwaliteit.

Het energiebeleidsplan (27 mei 2009) geeft het energiebeleid van Amstelveen nieuwe impulsen. Amstelveen heeft de ambitie met regiogemeenten in 2040 een energieneutrale regio gerealiseerd te hebben, door integraal en maximaal in te zetten op alle gerelateerde onderwerpen die binnen haar invloedssfeer liggen. Hiertoe zet zij gedurende de periode 2009-2012 en verder, waar mogelijk, maximaal in op het terugbrengen van het energiegebruik en de CO₂-uitstoot. Tegelijk stimuleert de gemeente het opwekken en benutten van duurzame energie, wil ze een voorbeeldfunctie vervullen en een nauwe samenwerking met regiogemeenten, inwoners, bedrijven en andere organisaties aangaan op het bereiken van de doelen.

5.7 Flora en Fauna

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

Wat betreft de gebiedsbescherming gaat het om de bescherming van gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en/of om gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is de Bots hol. Dit gebied ligt op een afstand van ruim 6 kilometer vanaf het projectgebied.

De dichtstbijzijnde gebieden die deel uit maken van de EHS zijn het Amsterdamse Bos en het gebied ten zuiden van de Nesserlaan. Deze gebieden liggen op een afstand van ruim 1,7 en 2,3 kilometer vanaf het projectgebied. Gelet op het conserverende karakter van dit bestemmingsplan en de grote afstand ten opzichte van deze gebieden zal er geen negatief effect optreden op deze gebieden. Ten aanzien van de gebiedsbescherming zijn er geen belemmeringen voor dit plan.

Soortenbescherming

De soortenbescherming in Nederland is wettelijk geregeld in de Flora- en Faunawet. Het doel van deze wet is het beschermen van in het wild voorkomende plant- en diersoorten en hun leefgebieden. In de Flora en Faunawet is het soortenbeschermingsdeel van de Habitat- en Vogelrichtlijn geïmplementeerd. In bovengenoemde wet is bepaald dat alle in Nederland van nature voorkomende soorten vallen onder de algemene zorgplicht. Dat wil zeggen, dat een soort in een gunstige staat van voortbestaan moet blijven. Bij menselijk handelen, beheerswerk, nieuwbouw, planologische ontwikkelingen dient een ieder hiermee rekening te houden. Die zorgplicht houdt ondermeer in dat "een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken". Wat betreft het invulling geven aan de wettelijke zorgplicht zijn er in de wet geen criteria vastgelegd of procedures beschreven.

Daarnaast geldt extra bescherming voor de met name genoemde wettelijke beschermde soorten. Voor deze soorten geldt, dat activiteiten met een schadelijk effect op wettelijk beschermde soorten in principe verboden zijn. Onder voorwaarden is echter een ontheffing of een vrijstelling mogelijk. De minister is formeel bevoegd om deze ontheffing of vrijstelling te verlenen. Zo heeft de minister vastgesteld, dat alle wettelijk beschermde soorten van "lijst 1" zijn vrijgesteld van het aanvragen van een ontheffing in geval zijn schadelijke invloeden gaan ondervinden van activiteiten en ontwikkelingen.

De Flora- en Faunawet is op het gebied van soortenbescherming passief, in die zin dat verslechtering van natuurwaarden wordt voorkomen. Actieve soortenbescherming geschiedt in Nederland door het opstellen van soortenbeschermingsplannen en zogenaamde Rode Lijsten. De status van rode lijst-soort geeft geen wettelijke bescherming, anders dan de algemene zorgplicht. De rode lijst status is wel een stimulans om zorgvuldig met de soort om te gaan.

Natuurbescherming in de Legmeerpolder

Naar aanleiding van diverse ontwikkelingen in de Noorder Legmeerpolder zijn reeds onderzoeken uitgevoerd naar de flora en fauna. Dit betreft bijvoorbeeld de woningbouw ontwikkeling in Westwijk Zuid-West en de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Loeten. Naar aanleiding van deze onderzoeken naar de flora en fauna kan het volgende geconcludeerd worden.

Gezien het biotoop in en rond het plangebied en gezien waarnemingen uit het verleden, moet mogelijk rekening gehouden worden met soorten die wettelijk beschermd zijn. Deze behoren tot de groepen: planten, amfibieën, vogels, vissen, vleermuizen en overige zoogdieren.

Op basis van de ligging van het plangebied, de aanwezige biotopen is het niet waarschijnlijk dat andere soorten of soortgroepen worden beïnvloed. De soorten die een beschermde status hebben en mogelijk in het gebied voorkomen worden genoemd.

Niet-relevante soortgroepen

De ringslang komt in de nabije omgeving van de plangebied voor. De dichtstbijzijnde populatie ligt in het Amsterdamse Bos, vooral in en bij de Amstelveense Poel/ Kleine Poel, net ten noorden van de Legmeerpolder. Het is mogelijk dat uitzwermende Ringslangen vanuit het Amsterdamse Bos zeer sporadisch in het plangebied terecht komen via de spoordijk en de verbindende slootjes. De kans op vestiging van een

levensvatbare populatie ringslangen in de Noorder Legmeerpolder is echter zeer klein, omdat het plangebied in veel opzichten een onaantrekkelijke biotoop en een bedreigende omgeving voor deze soort vormt.

Relevante soortgroepen

Van de licht beschermde planten is in 2004 lokaal Gewone vogelmelk aangetroffen op het meest zandige deel van de spoordijk, aan de noordzijde daarvan. Deze plant kan overigens vanuit tuinen in de omgeving verwilderen. Eveneens licht beschermd is de Grote kaardenbol mogelijk verwilderd vanuit tuinen in de omgeving. Het is dus mogelijk dat in het plangebied deze licht beschermde soorten voorkomen.

In de sloten van het plangebied/ omgeving is de middelzwaar beschermde Kleine modderkruiper aangetroffen. Deze zijn aangetroffen in de grotere sloot langs de spoordijk. Ook in de sloot langs de Noorddammerweg is de Kleine modderkruiper aangetroffen.

Weidevogels zouden misschien gevonden kunnen worden aan de oostzijde van de spoorbaan, waar nog sprake is van een agrarisch gebied. Kritische weidevogels zoals de Grutto en Tureluur komen er niet broedend voor. Kieviet, Scholekster, Wilde eend en Gele kwikstaart zijn minder kritisch en broeden in de akkers. Opmerkelijk is de waarneming van een paartje Patrijzen. Het is aannemelijk dat zij in de polder broeden. De Patrijs is in Nederland een aandachtsoort en staat op de Rode Lijst (categorie kwetsbaar).

In de omgeving van het plangebied is het voorkomen van de volgende zes vleermuissoorten bekend: Watervleermuis, Meervleermuis, Dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Rosse vleermuis en Laatvlieger. Tijdens onderzoek voor ontwikkelingen in de Legmeerpolder zijn alleen de Gewone dwergvleermuis en Laatvlieger aangetroffen. Deze foerageren bij opgaande begroeiing tussen bestaande bebouwing (o.a. tuinen en erfbeplanting) en langs wegen (voornamelijk langs boomlanen). Andere soorten zijn tijdens het onderzoek niet waargenomen.

In (de omgeving van) het plangebied komen verscheidene licht beschermde zoogdieren voor. Een aantal daarvan kan geschikt leefgebied vinden in het plangebied. Het gaat daarbij om de soorten als Egel, Mol, Bunzing en diverse muizensoorten. Bij eventuele ontwikkelingen moet ook rekening gehouden worden met de zwaar beschermde Waterspitsmuis. Daarbij moeten de oevers van de watergangen in het plangebied daar wel geschikt voor zijn. Gesteld wordt dat de oevers in de Legmeerpolder hier hoogst waarschijnlijk niet geschikt voor zijn.

Van de lichtbeschermde amfibieën zijn de Middelste groene kikker in de sloten aangetroffen en een enkele Bruine kikker. In de polder zijn ook de Gewone pad en Kleine watersalamander te verwachten. Ook de zwaar beschermde Rugstreeppad is in de Legmeerpolder aangetroffen. De padden zitten tussen de kassen. In ondiepe plassen binnen open zandige terreinen van bouwterreinen (Westwijk) kan de soort tamelijk massaal optreden om zich voort te planten.

In dit geval gaat het om een overwegend conserverend bestemmingsplan. Mocht er een ontwikkeling plaatsvinden dan is de gemeente en/ of projectontwikkelaars (initiatiefnemer) bij het ontwikkelen van plannen voor ruimtelijke ingrepen verantwoordelijk voor het vooraf beoordelen van mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten. Tijdens de uitwerking van plannen of het plannen van werkzaamheden dienen de volgende zaken in kaart te worden gebracht:

1. Welke beschermde dieren- en plantensoorten komen in en nabij het plangebied voor;
2. Leidt het realiseren van het plan of de uitvoering van geplande werkzaamheden tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet betreffende planten op hun groeiplaats of dieren in hun natuurlijk leefomgeving;
3. Kunnen het plan of de voorgenomen werkzaamheden zodanig gewijzigd worden dat dergelijke handelingen niet of in mindere mate gepleegd worden;
4. Is om de plannen te kunnen uitvoeren of de werkzaamheden te kunnen verrichten ontheffing (ex art. 75 van de Flora & Faunawet) van de verbodsbepalingen op de groeiplaats of dieren in hun natuurlijke leefomgeving

vereist.

In de Legmeerpolder moet met name rekening gehouden worden met voornoemde niet-relevante en relevante soortgroepen. Voor de rugstreeppad moet ontheffing aangevraagd worden op grond van de Flora- en faunawet. Voor de overige soorten hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden. Voor alle inheemse broedvogels en de kleine modderkruiper geldt wel dat bij een ontwikkeling in het plangebied gewerkt moet worden volgens een gedragscode die door de Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (nu Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) is goedgekeurd zoals bijvoorbeeld de Gedragscode Flora- en faunawet voor de Waterschappen en het bouwen buiten het broedperiode van vogels.

Rugstreeppadden in de Noorder Legmeerpolder

De rugstreeppad is een streng beschermde soort. Het leefgebied van de lokale populatie wordt begrensd door: de Legmeerdijk en de Bovenkerkerweg/ Zijdelweg, bebouwing van Uithoorn en Westwijk. De oppervlakte aan leefgebied van rugstreeppadden in de Noorder Legmeerpolder is moeilijk vast te stellen, onder andere door de inrichting met bijvoorbeeld al dan niet voor rugstreeppad toegankelijke kassen. De rugstreeppadden in de Noorder Legmeerpolder leven verspreid (in groepjes) die samen een ecologische netwerk vormen. Het (agrarisch) gebied waar deze metapopulatie leeft bedraagt anno 2010 circa 310 hectare. Het totale oppervlak aan 'agrarisch gebied' bedraagt circa 550 hectare. Grote delen van de polder zijn de afgelopen jaren bebouwd (woonwijk en bedrijventerrein) en zo ingericht dat ze ongeschikt zijn geworden voor de rugstreeppad. Vóór de bouw van Westwijk in Amstelveen en Legmeer-West in Uithoorn (ten noorden van de huidige N201) was het 'agrarisch gebied' ten westen van de voormalige spoorlijn ongeveer circa 500 hectare. Het totale oppervlak aan 'agrarisch gebied' bedroeg toen circa 750 hectare. Wanneer woningbouw in de Legmeerpolder zal gaan plaatsvinden, zal het 'agrarisch gebied' nog verder afnemen.

In het algemeen is de kwaliteit van het leefgebied matig. De akkers zullen door de rugstreeppad, afgezien van de randzones bij ondiepe slootjes, worden gemeden. De meeste kassen in het gebied zijn moeilijk voor de padden toegankelijk. Velen hebben bovendien een inrichting die niet aantrekkelijk is voor de padden, zoals teeltbakken op poten, geplaatst op betonvloeren, of een gebruik als stalling voor boten of voertuigen. Rugstreeppadden zullen zich ophouden in de sloten en langs de oevers op plaatsen waar ze in de nabijheid kunnen wegkruipen in schuilplaatsen. Ook de voortplantingslocaties lijken over het algemeen van matige kwaliteit.

De kwalitatief meer geschikte plaatsen voor rugstreeppadden zijn de erven en tuinen van huizen en boerderijen, rommelhoeken, schapenweitjes, de smallere sloten met hun oeverzones, en opslagplaatsen van bijvoorbeeld bloempotten, teeltgrond en palen. Een deel van de kassen, die toegankelijk zijn en waar materiaal op de grond staat, is eveneens bruikbaar leefgebied. Dergelijk leefgebied is vooral aanwezig ten westen van de voormalige spoorlijn.

De populatie rugstreeppadden in de Noorder Legmeerpolder is te beschouwen als een metapopulatie. Door de wisselende ruimtelijke geschiktheid is het lastig om een goede schatting van de grootte van de rugstreeppadpopulatie in de Noorder Legmeerpolder te maken. Bovendien kunnen tussen jaren grote verschillen tussen populatiegrootten voorkomen.

De op basis van roepende mannetjes geschatte populatiegrootte lijkt een sterke onderschatting met een ruime marge (naar boven) van onzekerheid. Op basis van:

- de hoeveelheid gevonden locaties met roepende mannetjes in een zeer beperkt onderzoek en
- de weggevangen dieren bij het zanddepot (>30 adulte dieren), en gecorrigeerd voor het kwaliteitsverschil tussen het zanddepot (hoge kwaliteit) en de veel andere delen van de polder (matige kwaliteit),

wordt de populatiegrootte van rugstreeppadden in de Noorder Legmeerpolder geschat op misschien wel meer dan duizend volwassen dieren.

Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat, bij verdere ontwikkeling van de

Noorder Legmeerpolder, compensatie nodig is voor de mogelijk 1000 rugstreeppadden. Uit literatuur blijkt dat voor circa 200 individuen een oppervlak van minimaal 7 hectare optimaal geschikt biotoop nodig is. Voor de populatie betekent dat circa 35 hectare. De voorkeur gaat uit naar het creëren van verschillende gebieden (een compensatiestructuur) boven compensatie in één omsloten gebied. Er dient een compensatiestructuur ontwikkeld te worden met daarin kerngebieden van behoorlijke omvang (7 hectare). Mogelijk kunnen groenstroken en 'overhoekjes' in de Noorder Legmeerpolder meetellen in de 35 hectare. Dit hangt mede af van beheer, ruimtelijke veiligstelling, ligging en oppervlakten. Daarbij zal een compensatiegebied/compensatiestructuur beheerd moeten worden om het geschikt te houden voor rugstreeppadden.

Op dit moment is sprake van een vrijwel conserverend bestemmingsplan. Aangeraden wordt bij de (verder) ontwikkeling van de Legmeerpolder een netwerk van voor rugstreeppadden toegankelijke en geschikte gebiedjes te behouden en creëren (compensatiestructuur) met uitwisseling naar een leefgebied in Amstelgroen (ten oosten van Bovenkerkerweg en Zijdelweg). Een mogelijke compensatiegebied voor de rugstreeppadden zou de groenzone tussen de toekomstige woningbouw en duurzame glastuinbouw in de Noorder Legmeerpolder kunnen zijn. Bij het uitwerken van deze plannen moet naar de mogelijkheden gekeken worden om deze groenstrook in te richten voor de rugstreeppad. Zie Bijlage 5 voor het onderzoek naar de rugstreeppad in de Legmeerpolder.

Ontwikkeling 3 woningen tussen J.C. van Hattumweg 13-17

Gebiedsbescherming

De locatie ligt niet in een Beschermd Natuurmonument, Wetland en/of Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde beschermde natuurgebied is Beschermd Natuurmonument de Oosteinderpoel in Aalsmeer op, hemelsbreed nog geen 2 kilometer. Door de kleinschaligheid van de ingrepen zijn geen negatieve effecten op het beschermde gebied te verwachten.

Soortenbescherming

Planten: Er zijn geen beschermde wilde planten te verwachten.

Vogels: er zijn op de planlocatie zelf geen vogelsoorten te verwachten met jaarrond beschermde nesten. Er kunnen wel andere soorten gaan nestelen, daarom dienen ingrepen te gebeuren op een moment dat er geen nestelende vogels verstoord worden. Werkzaamheden kunnen dus het beste plaatsvinden buiten de vogelbroedtijd. Het terrein kan ook buiten de broedtijd ongeschikt gemaakt worden zodat vogels niet gaan nestelen.

Vleermuizen: Er wordt geen negatief effect op vleermuizen verwacht, want de locatie is geen belangrijk deel van vleermuisbiotoop. De omstandigheden om de planlocatie te veranderen met het optrekken van enkele woningen is voor vleermuizen niet noemenswaardig.

Rugstreeppad: de rugstreeppad is waargenomen in de directe omgeving van de planlocatie en kan dus ook de locatie zelf koloniseren. In overleg met een deskundige dienen mitigerende maatregelen te worden genomen om te voorkomen dat de soort zich op de bouwplaats vestigt. Om te kunnen starten met werkzaamheden moet het gebied worden afgeschermd en moeten dieren worden weggevangen.

Hoofdstuk 6 PLANOPZET

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. In het voorgaande hoofdstuk is beschreven welke ontwikkelingen in het plangebied plaatsvinden. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke juridisch-planologische instrumenten daarbij worden ingezet.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) die per 1 juli 2008 in werking is getreden verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor het gehele grondgebied. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. Deze onderdelen zijn bindend voor de burger. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting is niet juridisch bindend, maar wordt als handvat en beleidskader / interpretatiekader voor het bestemmingsplan gebruikt.

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Amstelveen. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar, dit is de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

6.2 De Bestemmingen

Begrippen (artikel 1)

hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten en berekenen (artikel 2)

hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Bestemmingen artikel 3 t/m 21

Artikel 3, 4 en 5

Deze bestemming is gelegd op de nog in de agrarische bedrijfsactiviteiten betrokken gronden en gebouwen. Voor de bedrijfsgebouwen plus woonhuis is gekozen voor de bestemming Agrarisch-Agrarisch Bedrijf. In de beleidsnota "Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing (VAB)" wordt een toetsingskader geboden voor nieuwe neven- of vervolgvactiteiten in vrijkomende agrarische bebouwing. De in deze nota opgenomen 'positieve lijst' van functies die kunnen worden toegestaan is in de planregels van dit bestemmingsplan opgenomen. Middels een binnenplanse afwijking is het mogelijk nevenactiviteiten toe te staan. Middels een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk in geval van bedrijfsbeëindiging vervolgvactiteiten in vrijkomende agrarische bebouwing mogelijk te maken.

De weidegronden of graslanden voor agrarische productie zijn onder de bestemmingen Agrarisch-1 en Agrarisch-2 (A1 en A2) gebracht met als doel het huidige karakter en gebruik maximaal te handhaven. Binnen de bestemming A1 mag in het geheel niet gebouwd worden met uitzondering van terreinafscheidingen en behoudens de mogelijkheid van een binnenplanse afwijking ten behoeve van

agrarische bedrijfsbebouwing met een gelimiteerde oppervlakte en een mestopslagplaats ten behoeve van een bestaand agrarisch bedrijf. Binnen de bestemming A2 mag in het geheel niet gebouwd worden met uitzondering van terreinafscheidingen.

Binnen de bestemmingen A1 en A2 is het middels een wijzigingsbevoegdheid mogelijk een volwaardig agrarisch bedrijf op te richten.

Artikel 6 Agrarisch-Glastuinbouw

Binnen de bestemming Agrarisch-Glastuinbouw zijn de tuinbouwproductiegronden aangewezen. Hier mogen de bedrijfsgebouwen en kassen worden gerealiseerd. Bedrijfswoningen zijn hier niet toegestaan. Binnen deze bestemming zijn de bebouwingsregels voor de kassen opgenomen, met inbegrip van de nodige afwijkmogelijkheden. Deze afwijkmogelijkheden betreffen bijvoorbeeld het stallen van caravans en het toestaan van 'nevenactiviteiten' die gerelateerd zijn aan de glastuinbouw.

Artikel 7 Agrarisch-Glastuinbouw Bedrijfswoning

Binnen de bestemming Agrarisch-Glastuinbouw Bedrijfswoning mogen de bedrijfswoningen met bijgebouwen, tuinen en erven gerealiseerd worden. Binnen het bouwperceel is het aantal bedrijfswoningen geregeld en worden goot- en bouwhoogte aangegeven, evenals de omvang en hoogtes van de bij de bedrijfswoning behorende bijgebouwen. Tenslotte worden ook hier het strijdig gebruik en de afwijkmogelijkheden inzake de bebouwing en de bouw van een tweede bedrijfswoning geformuleerd. Indien geen bedrijfswoning aanwezig is, is het tevens mogelijk om binnen deze bestemming bedrijfsgebouwen en kassen te realiseren.

Artikel 8 Bedrijf

Deze bestemming geldt voor de in het plangebied zelfstandig voorkomende vormen van bedrijvigheid. Voorts kunnen op deze gronden bedrijven worden gerealiseerd/gevestigd, welke in de van toepassing verklaarde categorieën van de bij de regels behorende bedrijvenlijst staan aangegeven. Deze lijst is zodanig ingericht, dat naarmate de te verwachten hinderlijkheid van een inrichting groter is deze inrichting in een hogere categorie is geplaatst. Deze lijst bevat een compleet overzicht van bedrijfsactiviteiten en de mate van milieubelasting op omliggende woningen en dient derhalve niet te worden beschouwd als een opsomming van de binnen de bestemming 'Bedrijf' toegestane activiteiten. Dit betekent dus dat de bedrijven die in deze lijst genoemd worden niet automatisch mogelijk zijn binnen de bestemming 'Bedrijf'.

Het begrip wat voor bedrijf geldt is:

bedrijfsactiviteit:

de uitoefening van opslag-, handels-, transport- en industriële bedrijven, een en ander met de uitsluiting van agrarische bedrijven, zelfstandige kantoren, detailhandel, horeca, publiekgerichte dienstverlening, (medisch) maatschappelijke en culturele voorzieningen en bedrijfsmatige sportdoeleinden.

Een seksinrichting wordt binnen dit plangebied middels een wijzigingsbevoegdheid toegestaan op beperkte schaal en onder strikte voorwaarden zoals in het bestemmingsplan "Wijziging Partiële herziening bestemmingsplan voorschriften 2000" (seksinrichtingen) aangewezen gebieden worden toegelaten.

Een seksautomatenhal, een sekstheater en een seksbioscoop zijn typisch centrumgerichte bestemmingen die planologisch niet thuishoren in de aangewezen gebieden voor de vestiging van seksinrichtingen. Het voeren van een selectief beleid, waarbij bepaalde verschijningsvormen van prostitutie wel en andere vormen niet worden toegestaan is binnen het van toepassing zijnde wettelijk kader toegestaan.

Aan het weren van bepaalde verschijningsvormen van prostitutie in bestemmingsplannen mogen echter uitsluitend planologische overwegingen ten grondslag worden gelegd. Seksinrichtingen in het algemeen, waaronder de hiervoor genoemde als centrumfuncties omschreven seksinrichtingen, zijn uit het oogpunt van ruimtelijke ordening evenmin toelaatbaar midden in een woonbuurt of in de directe nabijheid van scholen en centra voor kinderopvang. Van de wijzigingsbevoegdheid zal geen gebruik gemaakt mogen worden voor de vestiging van als centrumfuncties te typeren verschijningsvormen van seksinrichtingen.

Een prostitutiebedrijf en een massagesalon zijn, als niet-centrumfuncties te projecteren in de aangewezen gebieden met de bestemming agrarisch bouwperceel.

Het loonbedrijf aan de Noorddammerweg 99 en 104 valt onder de bestemming *Bedrijf-Loonbedrijf (artikel 9)*.

Artikel 10 Bedrijf Nutsvoorzieningen Regelstation

Het in het plangebied voorkomende regelstation is als zodanig bestemd.

Artikel 11 Groen

Het groen binnen het plangebied is als zodanig bestemd. Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en straatmeubilair. Het groen kan tevens worden gebruikt voor opstelplaatsen voor voertuigen van hulpdiensten.

Artikel 12 Natuur

Gronden met de bestemming Natuur zijn bestemd voor het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurwetenschappelijke en landschappelijke waarden waaronder mede begrepen bos en waterhuishoudkundige doeleinden. De gronden mogen tevens worden gebruikt voor extensief recreatief medegebruik (wandelen, fietsen) en extensief agrarisch medegebruik (begrazing ten behoeve van natuurbeheer). Dit extensieve medegebruik moet wel ondergeschikt zijn aan de natuurfunctie.

Artikel 13 Tuin

Op de bijbehorende gronden van de woningen met de bestemming "Tuin" mogen behoudens bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van ondergeschikte betekenis en erkers en entreeportalen geen bebouwing worden opgericht.

Artikel 14, 15 en 16 Verkeer

Onder deze bestemming zijn gebracht de verkeerswegen, straten en fiets- en voetpaden. Het verblijfsgebied, waaronder de woonstraten en woonerven hebben de bestemming *'Verkeer-Verblijfsgebied'*. De toekomstige busverbinding tussen Amstelveen en Uithoorn valt onder de bestemming *'Verkeer-Openbaar Vervoer'*.

Artikel 17 Water

In het plangebied is het water als zodanig bestemd. Het water kan tevens worden gebruikt door de brandweer als bluswater. De gronden met de bestemming water kunnen niet worden omgezet in groenvoorziening, terwijl de gronden met de bestemming groenvoorziening mede bestemd zijn voor water en waterpartijen.

Artikel 18 en 19 Wonen

De bestaande woningen en de bijbehorende garages in het plangebied zijn als zodanig bestemd.

Aan huis verbonden activiteiten, hierbij wordt gedacht aan een praktijk voor een (huis)arts of fysiotherapie, dan wel voor een advocaat of een juridisch of financieel adviseur, zijn mogelijk, maar het woonkarakter dient het uitgangspunt te blijven. Daarom behoren deze beroepsactiviteiten ondergeschikt te blijven aan het wonen. Dit is geregeld door het stellen van een maximaal percentage (30%) van het woonoppervlakte voor andere dan woonactiviteiten te bestemmen. Het kenbaar maken van de beroepsactiviteiten door middel van een (reclame)aanduiding op eigen terrein is in beginsel toegestaan. Wel kunnen hiervoor nadere regels worden gegeven ten aanzien van de plaats en de grootte, alsmede de kleurstelling van de aanduiding. Overwegingen van esthetische aard zijn hierbij wellicht van doorslaggevende betekenis.

Artikel 20, 21 en 22 Dubbelbestemmingen

Als dubbelbestemmingen zijn opgenomen Leiding-Gas, Waarde-Archeologie en Waterstaat-Waterkering. De primaire bestemmingen mogen de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor is in de planregels een regeling opgenomen.

Hoofdstuk 3 van de regels

In dit hoofdstuk is in artikel 23 de anti-dubbeltelbepaling. In artikel 24 worden regels

gegeven over toegelaten overschrijdingen en aan welke criteria die worden getoetst. Tevens wordt in dit hoofdstuk aangegeven welke gronden binnen de gebiedsaanduidingen van het LIB vallen. Dit gebeurt in de artikelen 25-27.

Hoofdstuk 7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische Uitvoerbaarheid

De Wro schrijft in artikel 6.12 voor dat bij vaststelling van een bestemmingsplan, ook een exploitatieplan vastgesteld moet worden. Een exploitatieplan zou onder andere regels moeten bevatten over het kostenverhaal naar particuliere eigenaren, zoals bijvoorbeeld de kosten van bouw- en woonrijp maken, groenvoorzieningen of milieu- of archeologisch onderzoek.

Indien het verhaal van kosten op een andere wijze geregeld is en het stellen van eisen en regels over fasering, bouwrijp maken van gronden, aanleg van nutsvoorzieningen of het inrichten van de openbare ruimte niet aan de orde is, kan de raad besluiten dat geen exploitatieplan wordt vastgesteld (artikel 6.12 lid 2 Wro).

In dit geval gaat het om een overwegend consoliderend plan. Het bestemmingsplan maakt geen (grote) ontwikkelingen mogelijk. Bij de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan wel biedt voor de realisatie van 3 woningen aan de J.C. van Hattumweg, zijn de ruimtelijke kosten die nodig zijn om de voorgenomen bouwplannen mogelijk te maken betrokken in de transacties (18 april en 21 september 2008) van de percelen J.C. van Hattumweg 13, 15 en 17 waarbij deze kosten in mindering zijn gebracht op de door de gemeente te betalen aankoopprijs van de gronden gelegen achter deze percelen. Er wordt dan ook geen exploitatieplan vastgesteld. Voor bouwmogelijkheden die 1 op 1 zijn overgenomen uit het voorgaande vigerende bestemmingsplan(nen) geldt dat hiervoor geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden. De economische uitvoerbaarheid van dit plan is hiermee gewaarborgd.

Het bestemmingsplan telt ook een aantal wijzigingsgebieden. Voor deze locaties zal op het moment van wijzigen de economische uitvoerbaarheid en eventuele noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan worden bekeken. Op het moment dat burgemeester en wethouders voor zo'n gebied een wijzigingsplan vaststellen, moeten zij tevens een exploitatieplan vaststellen dan wel moeten zij zich van kostenverhaal verzekerd weten.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Inspraak

Het voorontwerp is gedurende vier weken ter inzage gelegd van 3 november 2011 tot en met 30 november 2011. Er is een informatieavond gehouden op 16 november 2011, waarbij een ieder kon worden ingelicht over de doelstellingen van het voorontwerp bestemmingsplan en waarbij gelegenheid is gegeven om vragen te stellen en reacties naar voren te brengen. In Bijlage 7 zijn de inspraakreacties zakelijk weergegeven en is het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders neergelegd.

Het ontwerp bestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd van 24 januari 2013 tot en met 6 maart 2013. Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Er zijn 17 zienswijzen ingediend. In Bijlage 8 zijn de zienswijzen weergegeven en het commentaar daarop van het college.

7.2.2 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijksdiensten en andere instanties. De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 4 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
2. VROM-Inspectie Noord-West

3. Waternet
4. Stichting Steunpunt cultureel erfgoed Noord-Holland
5. Kamer van Koophandel voor Amsterdam e.o
6. Gasunie
7. Luchthaven Schiphol Group
8. Stadsregio Amsterdam
9. Gemeente Uithoorn
10. Gemeente Aalsmeer
11. Ondernemersvereniging Amstelveen
12. Land- en tuinbouworganisatie Noord
13. Brandweer Amstelland
14. VBA Aalsmeer

Een samenvatting van de reacties en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders worden opgenomen in de Nota van Beantwoording van de overlegreacties. Deze nota wordt als Bijlage 6 bij deze toelichting gevoegd.

7.2.3 Vaststelling

Het bestemmingsplan is vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van 2 juli 2014.

7.3 Handhaving

Wanneer dit bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, dan is de discussie over de inhoud van het plan afgerond en dienen overheid en burgers zich aan het plan te houden. Gebruik en/of bouwen dat niet in overeenstemming is met de verbeelding en/of de planregels is dan in strijd met het geldende bestemmingsplan. De zorg dat situaties gedurende de planperiode in overeenstemming zijn en blijven met het geldende bestemmingsplan valt onder het begrip handhaven. Goede handhaving vereist dat, naast de overheid ook belanghebbenden en de gebruikers van een plangebied op eenvoudige wijze kennis kunnen nemen van de inhoud van het geldende bestemmingsplan. Om dit te bereiken wordt er naar gestreefd om bestemmingsplannen digitaal toegankelijk te maken via het internet. In de opzet van voorliggend bestemmingsplan is al rekening gehouden met deze nieuwe ontwikkeling.