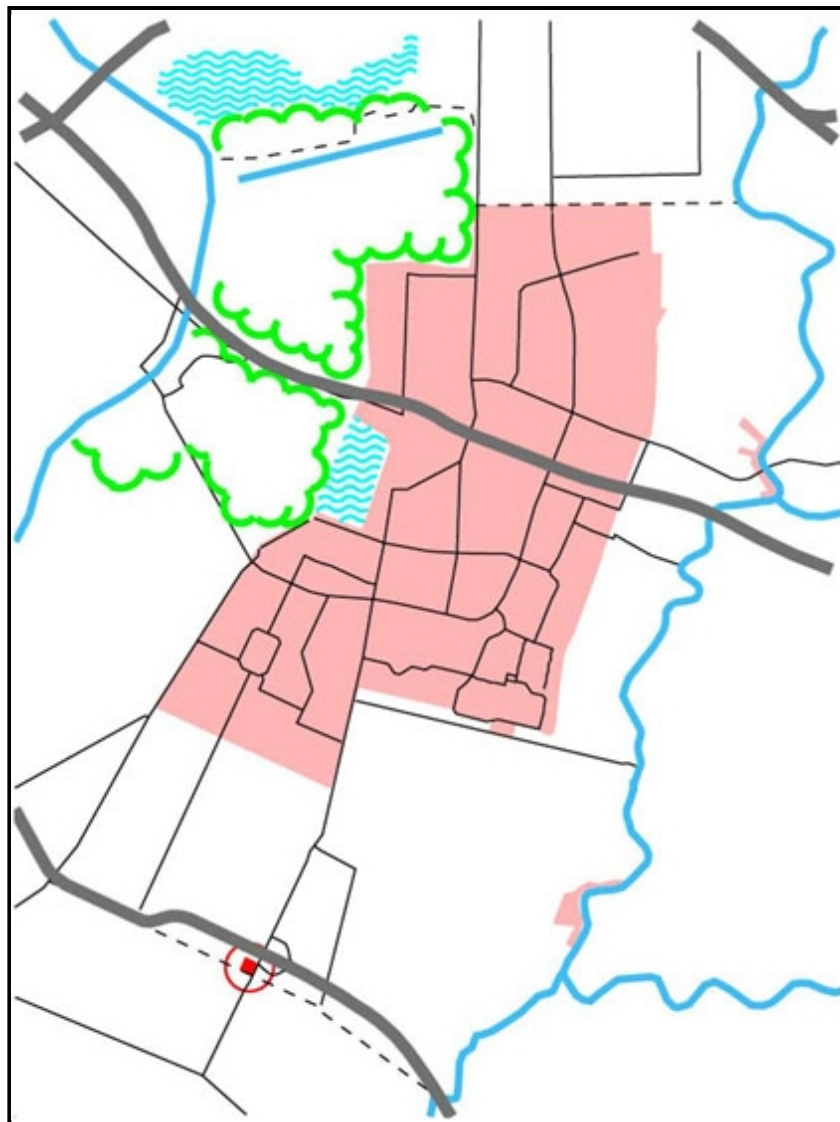




BESTEMMINGSPLAN

ZIJDELWEG 21-23

TOELICHTING



Zijdelweg 21-23

Inhoudsopgave

TOELICHTING	3
Hoofdstuk 1 INLEIDING	4
1.1 Aanleiding en doelstelling	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
Hoofdstuk 2 Beleidskader	7
2.1 Rijksbeleid	7
2.2 Provinciaal beleid	13
2.3 Regionaal beleid	18
2.4 Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	27
Hoofdstuk 4 MILIEUASPECTEN	29
4.1 Milieuzonering	29
4.2 Luchtkwaliteit	29
4.3 Geluid	31
4.4 Bodem	32
4.5 Externe veiligheid	32
4.6 Water	35
4.7 Flora en Fauna	36
4.8 Cultuurhistorie en archeologie	37
4.9 Duurzaam bouwen en energie	37
Hoofdstuk 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	39
Hoofdstuk 6 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	40
6.1 Overleg met de bevolking	40
6.2 Overleg met instanties	40
6.3 Vaststelling	41

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleidingen doelstelling

Voor het perceel Zijdelweg 21-23 te Amstelveen is een bouwaanvraag voor uitbreiding van de huidige bedrijfsbebouwing van Kaatee Transport B.V. ingediend. Het bouwplan is in strijd met het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Om de uitbreiding van het bedrijfspand van Kaatee Transport B.V. toch mogelijk te maken dient een bestemmingsplanprocedure te worden gevolgd. De gemeente Amstelveen is voornemens planologische medewerking te verlenen aan het planinitiatief, door middel van een postzegelbestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan "Zijdelweg 21-23" is een plan dat specifiek is opgesteld om de uitbreiding van de bedrijfsbebouwing mogelijk te maken. Het doel van het plan is om voor Kaatee Transport B.V. een passende en actuele planologische regeling vast te leggen. Uitgangspunt hiervoor is het voor de locatie Zijdelweg 21-23 ingediende bouwaanvraag dat op 10 februari 2010 bij de gemeente Amstelveen is ingediend. Onder invloed van de huidige economische crisis is het wagenpark van Kaatee Transport B.V. momenteel geslonken van 40 naar 25 eenheden. Kaatee Transport B.V. wil zijn bedrijfspand uitbreiden, om aanvullende bedrijfsactiviteiten te ontplooiën om de bedrijfsomzet, die de afgelopen jaren drastisch is afgenomen, weer op het oude niveau terug te brengen. Hiervoor is een bouwplan ontwikkeld dat voorziet in uitbreiding van het huidige bedrijfsgebouw met 696,7 m², voor uitbreiding van het bedrijf van Kaatee Transport B.V. met 2 commerciële wasstraten, werkplaats, opslagruimte, wachtruimte en sanitaire voorzieningen. Het vigerende bestemmingsplan "Landelijk Gebied" uit 1993 biedt mogelijkheden voor in uitbreiding van het bedrijfsgebouw van Kaatee Transport B.V. binnen de bestemming 'Bedrijven I en II'. Een deel (circa 2/3 deel) van het uitbreidingsplan is echter buiten de bestemming 'Bedrijven I en II' gelegen. Bovendien stelt het vigerende bestemmingsplan dat de goothoogte ten hoogste 6 meter mag bedragen, hetgeen een belemmerende factor heeft op toepassing van het huidige beleid van meervoudig ruimtegebruik. Het uitbreidingsplan heeft een hoogte van 7,50 meter. Bij besluit van 9 februari 2005 heeft de gemeenteraad van Amstelveen het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Amstelveen Zuid" vastgesteld, dat voorziet in de aanleg van circa 75 hectare bruto bedrijventerrein in de Noorder Legmeerpolder aan de zuidgrens van de gemeente Amstelveen. De gehele locatie van Kaatee Transport B.V. maakte onderdeel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan. Op 26 juli 2006 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de goedkeuring van dit bestemmingsplan vernietigd.

1.2 Liggingen begrenzing plangebied

Het plangebied betreft een drietal percelen grond, plaatselijk bekend Zijdelweg 21-23 te Amstelveen, kadastraal bekend gemeente Amstelveen, sectie O nummers 3620 (ged.), 3920 en 5316 (ged.) gelegen aan de zuidgrens van de gemeente Amstelveen, in het zuidelijk deel van de Noorder Legmeerpolder. Het plangebied heeft een totale grondoppervlakte van circa 14.000 m².



Afbeelding 1, kasterkaart

Het plangebied "Bedrijfslocatie Zijdelweg 21-23" wordt in het oosten begrensd door de Zijdelweg, in het noorden door de bedrijfslocaties van M&F Cleaning Service en J.F.C. Hogenhout B.V., in het westen door agrarische gronden (waarop het toekomstige bedrijventerrein Amstelveen Zuid is gepland) en in het zuiden door een waterpartij grenzend aan de gemeentegrens met Uithoorn. Ten noorden van de bedrijfslocaties van M&F Cleaning Service en J.F.C. Hogenhout B.V. is de om te leggen N201 in aanleg. Ten oosten van de locatie van Kaatee Transport B.V. wordt een ongelijkvloerse kruising van de N201 gerealiseerd. De locatie is ontsloten via de Zijdelweg.

Op afbeelding 2 is de ligging van het plangebied geprojecteerd op een luchtfoto.



Afbeelding 2, ligging plangebied

Het plangebied heeft een uitermate strategische ligging. Met name door de zeer nabije ligging van de om te leggen N201 en de bloemenveiling van Aalsmeer en luchthaven Schiphol in de omgeving, is deze locatie uitermate geschikt voor de uitoefening van een transportbedrijf met wasplaats.

Het plangebied is in de huidige situatie vrijwel geheel verhard, en deels bebouwd ten behoeve van bedrijfsmatig gebruik. Naast bestaande bebouwing van Kaatee Transport B.V. is ten noorden van het plangebied bedrijfsbebouwing van M&F Cleaning Service en J.F.C. Hogenhout B.V. aanwezig, hoofdzakelijk in de vorm van bedrijfsloodsen.

De locatie waar uitbreiding van het bedrijfsgebouw is voorzien wordt momenteel reeds gebruikt door Kaatee Transport B.V. als parkeer- en manoeuvreerruimte van m.n. vrachtwagens.

Kaatee Transport verhuurt momenteel ca. 700 m² aan de rechterzijde van het bedrijfspand aan de firma Carpetright (Zijdelweg 21); een winkel in vloerbedekking (laminaat, tapijt, vinyl, parket etc.). Bij de inrichting van Kaatee Transport B.V. is een bedrijfswoning (Zijdelweg 23a) aanwezig. Deze bedrijfswoning is momenteel in gebruik als opvang voor zwervkatten. Kaatee Transport B.V. is niet voornemens de bedrijfswoning als burgerwoning in gebruik te nemen, of de bedrijfswoning te verhuren of verkopen aan derden ten behoeve van het gebruik als burgerwoning.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan 'Zijdelweg 21-23' vervangt gedeeltelijk het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" (195), vastgesteld op 24 maart 1993 en (gedeeltelijk) goedgekeurd op 9 november 1993. Het geldende bestemmingsplan "Landelijk Gebied" zal bij vaststelling van dit bestemmingsplan gedeeltelijk komen te vervallen.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met het rijksbeleid zoals omschreven in het bestemmingsplan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met verschillende beleidsuitgangspunten en regelgeving van het Rijk.

2.1.1 Wet luchtkwaliteit 2007

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november in werking getreden en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. De aanleiding daartoe is de maatschappelijke discussie die ontstond als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordeningsprojecten en luchtkwaliteit. De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden in overschrijdingsgebieden. Bovendien moest voor ieder klein project met betrekking tot luchtkwaliteit een uitgebreide toets gedaan worden. Met de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage. De wet voorziet in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

2.1.2 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte worden de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland tot 2020 met een doorkijk naar 2030 vastgelegd. In de Nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een rol zal spelen.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op de beperkte beschikbare ruimte. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

- de versterking van de internationale concurrentiepositie;
- het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
- het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- het borgen van de veiligheid.

De Nota Ruimte bevat niet alleen de ruimtelijke uitspraken uit de, nooit vastgestelde, Vijfde Nota, maar ook die uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Daarnaast worden de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (GEP) erin opgenomen. De Nota Ruimte wordt daarmee een meer integrale beleidsnota met betekenis voor het beleid van de ministeries van VROM, LNV en V&W. De Nota Ruimte is vastgesteld door de Ministerraad op 23 april 2004 en ter goedkeuring toegezonden naar het parlement. In juni 2005 door de Tweede Kamer aanvaard.

Het ABC-locatiebeleid gaat op grond van de Nota Ruimte een zaak worden van provincie en gemeente en eventueel de regio. Deze (lagere) overheden blijven vooralsnog het bestaande locatiebeleid hanteren.

Bestemmingsplannen zullen aan dit beleid zoveel mogelijk een bijdrage moeten leveren.

2.1.3 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Deze nieuwe wet vormt de grondslag voor een complete regeling van het integraal waterbeheer.

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

De Waterwet vervangt de bestaande wetten voor het waterbeheer Nederland:

- Wet op de waterhuishouding
- Wet op de waterkering
- Grondwaterwet
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet verontreiniging zeewater
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904)
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte')
- Waterstaatswet 1900
- Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming

Ook is via de Invoeringswet Waterwet de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan.

Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie.

Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld: zes vergunningen uit de bestaande 'waterbeheerwetten' gaan op in één watervergunning. Voor de gebruiker betekent dit vooral minder administratieve handelingen. Voor het bevoegde gezag betekent het dat de vergunning aan alle aspecten van het waterbeheer moet worden getoetst.

Het wetsvoorstel Waterwet brengt de volgende veranderingen in de waterbeheerwetgeving:

- In de Waterwet staat het watersysteem centraal en zijn de doelstellingen van het waterbeheer gericht op het duurzaam goed functioneren van het watersysteem.
- Taken en bevoegdheden worden duidelijker vastgelegd dan nu het geval is. Rijk en provincies zorgen vooral voor het strategische beleid en de normstelling op nationaal respectievelijk regionaal niveau. Ook zorgen zij voor de noodzakelijke doorwerking van water in aanpalende gebieden zoals milieu, (natte) natuur en ruimte en stellen zij de functies van de watersystemen vast. De waterschappen zijn belast met het regionale operationele waterbeheer. Gemeenten hebben enkele watertaken in het bebouwde of te bebouwen stedelijke gebied, waaronder de grondwater- en hemelwaterzorgplicht zoals die sinds 1 januari 2008 waren opgenomen in de Wet op de waterhuishouding en nu zijn overgenomen in de Waterwet.
- Voor de burger en het bedrijfsleven wordt het gemakkelijker gemaakt de watervergunning aan te vragen. Er komt namelijk één overheidsloket voor zowel de watervergunning als de omgevingsvergunning van het ministerie van VROM.
- Samenwerking vormt de basis voor het bereiken van de doelstellingen van de Waterwet. Deze samenwerking is niet vrijblijvend. Om pro-actief te kunnen sturen of bijsturen, biedt de wet diverse instrumenten waaronder een vernieuwd planstelsel.
- De huidige diverse vergunningstelsels op het gebied van water worden gebundeld. Er komt één watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Voor de gebruiker betekent dit vooral meer gemak. Voor het bevoegde gezag betekent het dat de vergunning aan alle aspecten van het

waterbeheer moet worden getoetst. De vergunningplicht wordt echter meer en meer vervangen door een meldingplicht op basis van algemene regels.

- De Waterwet verbetert de doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name het ruimtelijke domein.
- De regeling voor waterbodems is niet langer opgenomen in de Wet bodembescherming, maar heeft een plek gekregen in de Waterwet.
- Voor indirecte lozingen is voortaan enkel het Wm-bevoegde gezag in beeld (en als de Wabo van kracht wordt: het Wabo-bevoegde gezag). Waar sommige bedrijven tot voor kort nog een Wvo-vergunning bij het waterschap moeten aanvragen voor een indirecte lozing, is deze vergunningplicht vervallen. Voor deze ene activiteit is er dus geen dubbele vergunningplicht meer. Het waterschap houdt een bindend adviesrecht + een toezichthoudende bevoegdheid. De handhavingsmogelijkheden berusten bij het Wm-/Wabo-bevoegde gezag.
- Het goedkeuringsbesluit van de provincie voor peilbesluiten is vervallen.
- Rijkswaterstaat krijgt te maken met een verruiming van de leggerplicht. Binnen 3 jaar na invoering van de Waterwet moeten zij aan hun leggerplicht hebben voldaan.

2.1.4 Flora- en Faunawet, ministerie van LNV, april 2002

Op 1 april 2002 is de Flora- en Faunawet van het ministerie van LNV in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van de dier- en plantensoorten op het Nederlandse grondgebied. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europees rechtelijke en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). Deze wet vervangt diverse wetten die voorheen betrekking hadden op de bescherming van dier- en plantensoorten. De wet kent een verbod op het aantasten of verstoren van zowel extra beschermde als overige soorten, alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen, behoudens verlening van ontheffing door de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit. Beschermde soorten zijn onder meer alle amfibieën, reptielen, vleermuizen en vrijwel alle vogels.

2.1.5 Bodembeleid

Het bodembeleid in Nederland is weergegeven in de Wet bodembescherming, de wet Milieubeheer en de Wet Verontreiniging oppervlaktewateren.

Het bodembeleid heeft als uitgangspunt zorgplicht en het stand-still principe. Het beleid kent drie peilers, preventie, beheer en sanering die zijn uitgewerkt in afzonderlijke besluiten, circulaire en beleidsregels.

Preventie of bodembescherming is gericht op het voorkomen van bodemverontreiniging. Dit beleid is vormgegeven door het stellen van regels voor activiteiten en het opleggen van normen aan diensten en producten. Dit beleid is o.a. vastgelegd in de Wet milieubeheer, het Activiteitenbesluit en de Nederlandse richtlijn bodembescherming. In de Woningwet komt preventie tot uiting via het verbod om te bouwen op een verontreinigde bodem.

Het beheer van de bodem zelf heeft betrekking op de toepassing en het hergebruik van grond, bagger en bouwstoffen. Dit is o.a. vastgelegd in het Besluit Bodemkwaliteit en bevat regelgeving over kwaliteitsborging, bouwstoffen en de toepassing van grond en bagger.

Sanering betreft het opheffen van onacceptabele risico's die het gevolg zijn van bodemverontreiniging. De Circulaire bodemsanering geeft aan hoe om te gaan met de saneringscriteria en -doelstellingen. Belangrijk is dat het saneringsbeleid een onderscheid maakt tussen historische verontreinigingen die zijn ontstaan voor 1987 en verontreinigingen ontstaan vanaf 1987.

2.1.6 Wet luchtvaart, ministerie van Verkeer en Waterstaat (2002)

In de Wet Luchtvaart wordt expliciet aangegeven hoe om te gaan met de ruimtelijke procedures in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Dit houdt het volgende in:

- het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is van kracht en dient bij ruimtelijke ontwikkelingen in acht genomen te worden;
- het Luchthavenindelingbesluit geldt als voorbereidingsbesluit. Dit betekent, dat bestemmingsplannen niet strijdig mogen zijn met de voorschriften uit het LIB;
- gemeenten zijn verplicht binnen één jaar na inwerkingtreding van het LIB hun bestemmingsplannen aan te passen aan het LIB. Indien er sprake is van tegenstrijdigheid, geldt het LIB;
- de Minister kan van het Luchthavenindelingbesluit afwijken met een verklaring van geen bezwaar. Hiervoor zijn in het LIB voorwaarden gegeven.

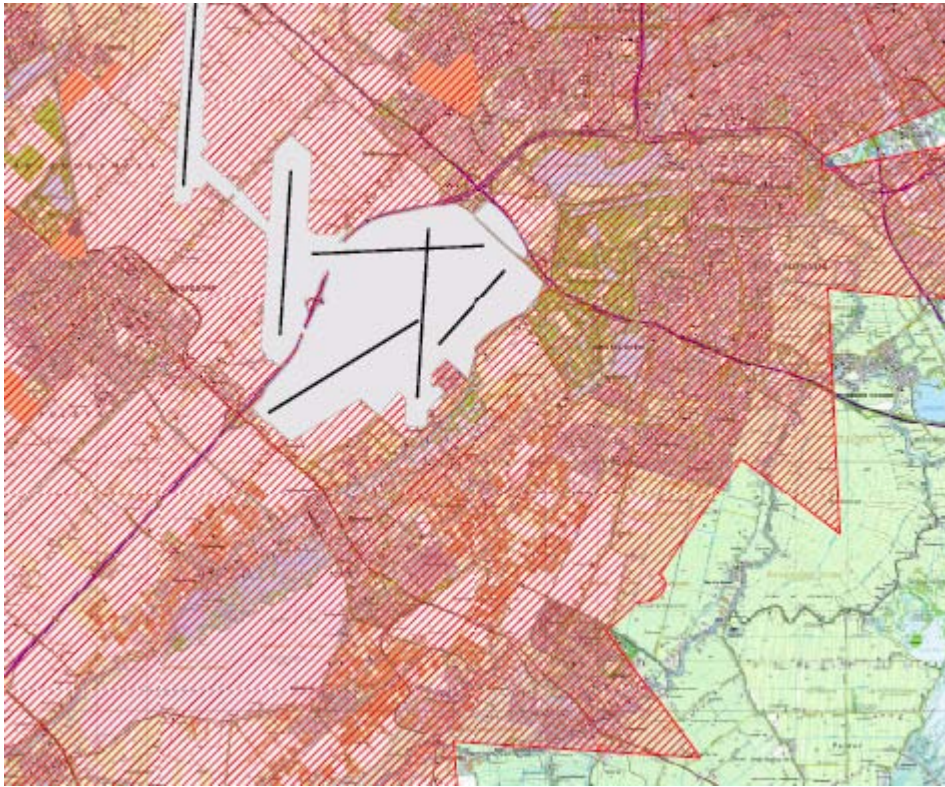
2.1.7 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Op 26 november 2002 is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol vastgesteld, dat op 20 februari 2003 in werking is getreden, waarmee binnen een aangewezen 'beperkingengebied' beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

Het besluit bevat in ieder geval regels omtrent beperking van:

- a. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- b. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- c. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- d. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer

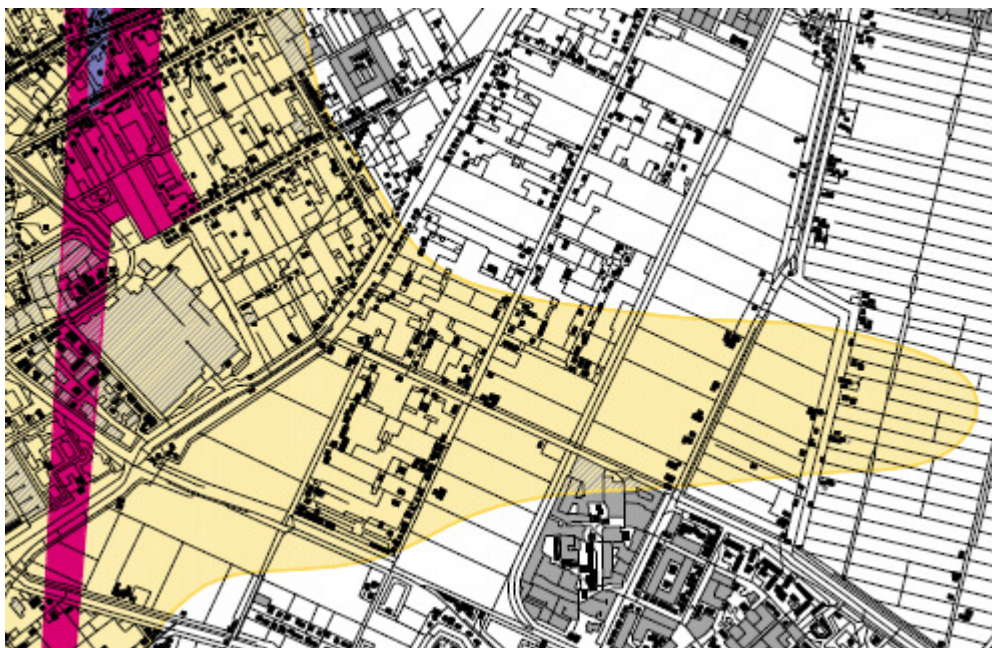
Het plangebied "Bedrijfslocatie Zijdelweg 23" valt binnen het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.



Afbeelding 9, bijlage 2 (het beperkingengebied) van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het bouwplan is gelegen in zone vier van het beperkingengebied zoals bedoeld in artikel 1.2.1, tweede lid van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. In dit gebied zijn geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen toegestaan in verband met de hoge geluidbelasting. Woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen worden gerespecteerd als sprake is van bestaand gebruik. Nieuwe bedrijfsgebouwen zijn hier wel toegestaan.

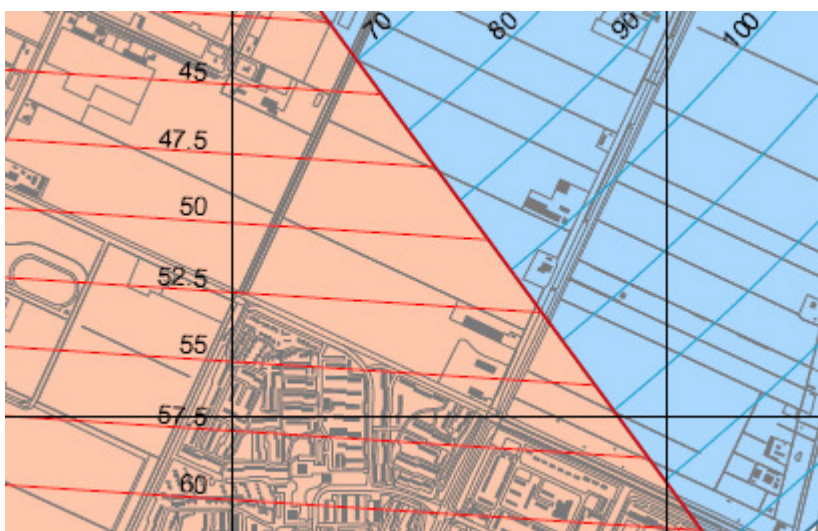
De veiligheids(sloop)zone (zone drie) van het beperkingengebied zoals bedoeld in artikel 1.2.1, tweede lid van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol is voor onderhavige locatie niet van toepassing.



Afbeelding 10, 'Overzichtskaart Beperking bebouwing' bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol d.d. 26-11-2002

Ingevolge artikel 2.2.2 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol mogen in beginsel geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de in bijlage 4 bij het besluit aangegeven maximale waarden.

Voor het plangebied is op bijlage 4 (Hoogtekaart) van het Luchthavenindelingbesluit aangegeven dat de bouwhoogte maximaal 52,50 meter mag bedragen. De nieuwbouw van een opslagloods met een bouwhoogte (nokhoogte) van 7,50 meter valt binnen de gestelde hoogte van maximaal 52,50 meter.



Afbeelding 11, 'Bijlage 4 Hoogtebeperkingen' bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol d.d. 26-11-2002

2.2 Provinciaalbeleid

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid is rekening gehouden met het toen vigerende provinciale beleid. Net als het rijksbeleid is ook dit beleid aan verandering onderhevig. Er is een analyse gemaakt van de - mogelijke - wijzigingen van dit beleid die van invloed zijn op het uitwerkingsplan.

2.2.1 Provinciale ruimtelijke verordeningen Noord-Holland 2009

Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening van Noord-Holland op 15 december 2008 vastgesteld. Op 1 januari 2009 is de verordening in werking getreden. De regels van deze Provinciale ruimtelijke verordening vloeien voort uit de voormalige streekplannen Noord-Holland Zuid en Noord.

De verordening geldt alleen voor plannen en besluiten die na 1 januari 2009 zijn ingediend.

Het provinciale belang moet de inzet van de verordening rechtvaardigen. Het is uitgangspunt van de wet dat bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet.

2.2.2 Structuurvisie Noord Holland 2040

Het plangebied "Bedrijfslocatie Zijdelweg 21-23" is gelegen binnen de plangrens van het voorheen geldende door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgestelde streekplan Noord-Holland Zuid (vastgesteld op 17 februari 2003). In dit streekplan zijn de ruimtelijke plannen en ontwikkelingen voor het zuidelijk deel van de provincie Noord-Holland vastgelegd. Het bedrijventerrein Amstelveen Zuid is in het streekplan Noord-Holland Zuid als te ontwikkelen locatie aangegeven. Zo'n 700 meter ten noorden van de locatie van Kaatee Transport B.V. loopt een ecologische verbindingzone, die als zodanig op de streekplankaart is opgenomen.

Op 16 februari 2010 is de *Structuurvisie Noord Holland 2040* vastgesteld door Gedeputeerde Staten en op 21 juni 2010 door Provinciale Staten. In de periode tussen 20 oktober en 2 december 2009 hebben de structuurvisie en de verordening ter visie gelegen.

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 vervangt per genoemde datum van vaststelling de twee streekplannen Noord-Holland Zuid en het Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord. Voor de inwerkingtreding van de Structuurvisie was het streekplan Noord-Holland Zuid (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 februari 2003) vigerend.

In de Structuurvisie legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie – naast de bekende bestuurlijke middelen als subsidies, overleg, convenanten e.d. – diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening, een pro-actieve aanwijzing, een inpassingsplan en andere instrumenten.

Vermeld staat dat compacte, hoogwaardige en bereikbare steden omringd door aantrekkelijk recreatief groen datgene is waar de provincie Noord-Holland de komende dertig jaar op in zet.

Voorts geeft de provincie aan welke belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Hierbij gaat het om ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De provincie wil steden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw. De

provincie Noord-Holland streeft naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied. Vooral daar waar het gaat om stationsomgevingen voor bus en trein, bedrijventerreinen, ondergronds bouwen en hoogbouw. In het zuiden van de provincie is veel aandacht voor de extra woningbouwopgave, de internationale concurrentiepositie en de leefbaarheid en bereikbaarheid van de metropoolregio Amsterdam. In goed overleg met de gemeente Amsterdam zal worden onderzocht op welke wijze het Noordzeekanaalgebied nog beter benut kan worden.

Ten behoeve van de Noord-Hollandse economie wil de Provincie Noord-Holland dat kwalitatief en kwantitatief genoeg ruimte beschikbaar is voor nieuwe ontwikkelingen. De Provincie Noord-Holland wil dat gemeenten ruimte maken voor nieuwe ontwikkelingen door eerst de mogelijkheden om bestaande werklocaties te intensiveren en herstructureren te benutten. Daarnaast zal, tegelijk met het optimaliseren van het ruimtegebruik op bestaande locaties ook ruimte moeten worden gezocht voor nieuwe locaties. Die zijn nodig om te voorzien in specifieke behoeften van bedrijven, maar ook om met deze nieuwe locaties schuifruimte te creëren voor het in gang zetten van herstructurering op andere locaties. De Provincie vindt het belangrijk dat de juiste bedrijven op de juiste plek terecht komen, zodat zij optimaal kunnen worden gefaciliteerd.

Bedrijventerreinen

Aangezien bij (her-)ontwikkeling van bedrijventerreinen rekening moet houden met regionale economische verschillen, is de Provincie verantwoordelijk voor de afstemming van de planning, realisatie, beheer en herstructurering van bedrijventerreinen. De Provincie wil het aanbod aan bedrijventerreinen zowel kwantitatief als kwalitatief zo goed mogelijk laten aansluiten op de vraag. Bij een zorgvuldige planning van bedrijventerreinen wordt eerst gekeken naar de noodzaak van een nieuwe locatie op basis van een realistische vraag naar nieuwe terreinen en de mogelijkheden van herstructurering en intensivering van bestaande locaties, voordat gekozen wordt om nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen (de zogenaamde "SER-ladder"). Nieuwe terreinen zullen echter wel nodig blijven om te voorzien in specifieke behoeften van bedrijven, maar ook om met deze nieuwe terreinen schuifruimte te creëren voor het in gang zetten van herstructurering op andere terreinen. Een zorgvuldige planning betekent ook dat door middel van goede monitoring vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd en bijstelling plaatsvindt op behoefteramingen en opgaven in regio's (zie "Behoefteramingen bedrijventerreinen"). De Provincie vindt het belangrijk dat de juiste bedrijven op de juiste plek terecht komen, zodat zij optimaal kunnen worden gefaciliteerd. De Provincie onderscheidt daartoe vijf soorten terreinen: droge terreinen, zeehaventerreinen, kantoorlocaties, en specifieke terreinen voor de mainports Noordzeekanaalgebied en Schiphol. Voor deze verschillende soorten terreinen geldt deels verschillend beleid. Bij alle locaties staan efficiënt ruimtegebruik en verbetering van kwaliteit centraal. De Provincie ziet erop toe dat op bedrijventerreinen of delen daarvan voldoende vestigingsruimte aanwezig blijft voor bedrijven met grote milieuhinder en/of veiligheidsrisico's.

Droge bedrijventerreinen

Ruim een derde van de werkgelegenheid bevindt zich op bedrijventerreinen. De laatste jaren 'mengen' bedrijventerreinen steeds meer met kantoren en bedrijven uit de dienstverlenende sector en soms (detail)handel. De provincie vindt het belangrijk dat voldoende ruimte beschikbaar is voor bedrijven die zich niet makkelijk laten mengen, zoals bedrijvigheid met veiligheidsrisico's of milieuhinder. Om druk op nieuwe terreinen in het landelijk gebied te verminderen moet voor bedrijvigheid die zich makkelijk laat mengen met de woonfunctie eerst ruimte worden gezocht binnen bestaand bebouwd gebied. In plaats van transformatie van binnenstedelijke bedrijventerreinen, waarvoor compensatie moet worden gezocht buiten het stedelijk gebied, moet dan ook waar mogelijk gezocht worden naar mogelijkheden tot het mengen van wonen en werken. De Provincie ziet toe op bovenstaande uitgangspunten bij de regionale invulling van de provinciale planningsopgave voor

bedrijventerreinen. Ook volgt de provincie jaarlijks het uitgiftetempo en zorgt voor het ontwikkelen van gereserveerde locaties voor bedrijventerreinen op het moment dat een tekort dreigt.

Zo'n 30 procent van de huidige bedrijventerreinen is verouderd. De opgave om deze terreinen op te knappen met het doorlopen van de SER-ladder is dus groot. De Provincie spant zich hier extra voor in door herstructurering te bevorderen. Door het invoeren van duurzaam beheer wordt voorkomen dat nieuwe veroudering optreedt. Ook dit beheer moet onderdeel zijn van een regionaal, samenhangend bedrijventerreinenbeleid waarin nieuwe en bestaande bedrijventerreinen in onderlinge samenhang ontwikkeld worden. Die onderlinge samenhang kan worden versterkt door een financiële koppeling tussen oude en nieuwe bedrijventerreinen te maken; verevening. Basis daarvoor is een regionaal grondprijsbeleid waarin gemeenten dezelfde methode hanteren, zoals het residueel berekenen van grondprijzen.

2.2.3 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (2010)

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 hebben provincies 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.

Samen met de vaststelling van de structuurvisie is deze provinciale verordening vastgesteld. Deze verordening bevat regels ter uitvoering van het beleid uit de structuurvisie.

2.2.4 Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2010-2015

Noord-Holland is een waterrijke provincie omringd door Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer. Het garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit zee en het klimaatbestendig vormgeven van het ruimtegebruik vraagt om een goed waterbeheer. Wonen in Noord-Holland betekent wonen met water. Een goed waterbeheer is dus onmisbaar. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. Het provinciaal waterplan is op 16 november 2009 vastgesteld.

De strategische waterdoelen van de provincie zijn:

- Het met waterschappen en Rijkswaterstaat waarborgen van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie, gevolgschade beperken en rampenbeheersing.
- Het samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat er voor zorgen dat water in balans verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het versterken van het watersysteem en de beleving van het water door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- Het samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. Dit wordt gedaan door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- Het samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij wordt de integrale gebiedsontwikkeling gehanteerd.

Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale

gebiedsontwikkeling pro-actief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het waterplan staan de ruimtelijke consequenties van het provinciale waterbeleid.

Het collegeprogramma 'Krachtig, in Balans' vormt het uitgangspunt voor het Waterplan. Het motto van het waterplan is beschermen, benutten, beleven en beheeren van water. De klimaatverandering, het steeds intensievere ruimtegebruik in Noord-Holland en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, vragen om een herbezinning op de waterveiligheid, het waterbeheer en de ruimtelijke ontwikkeling.

2.2.5 Waterbeheerplan AGV, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, 2010-2015

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: Werken aan water, in en met de omgeving.

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht heeft drie hoofdtaken: zorg voor veilige dijken, zorg voor voldoende water en de zorg voor schoon water. Daarnaast zorgt het hoogheemraadschap in het beheergebied voor: vaarweg- en nautisch beheer, faciliteren van het recreatief medegebruik van wateren en dijken, zorg voor natuurwaarden en bevordering van cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden.

In het waterbeheersplan is het beleid voor al deze taken voor de komende 6 jaar opgenomen. Dit beleid vormt tevens het uitgangspunt voor de watergebiedplannen en voor de stedelijke waterplannen die gemeenten in afstemming met het hoogheemraadschap maken.

2.2.6 Waterbeheer/Keur 2009

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). In de Keur staan regels over hoe er met het water en alles er omheen omgegaan moet worden. Bijvoorbeeld over leidingen in of onder dijken, het bouwen van steigers en het schonen van sloten.

De Keur geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen (dijken) niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben. Met de Keur wil AGV de waterkwaliteit verbeteren, de doorstroming in sloten veilig stellen en de dijken sterk houden.

2.2.7 Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013

Het doel van het provinciale milieubeleid is dat al hun activiteiten in de komende vier jaar er toe moeten leiden dat eind 2013 overal in Noord-Holland de zogeheten basiskwaliteit is bereikt. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen en regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren.

Daarbij zijn twee overkoepelende doelen gesteld:

1. het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid
2. het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders

In het Milieubeleidsplan zijn acht thema's opgenomen:

- Afval

In de komende periode wil de provincie haar wettelijke taken en verplichtingen die zij is aangegaan voor het afvalbeheer uitvoeren. Deze bestaan vooral uit toezicht houden op het afvalbeheer van gemeenten en waterschappen. Om de handhaving effectiever te maken wil de provincie van een traditionele aanpak gericht op individuele bedrijven naar een ketenaanpak via een Frontoffice Afval en een Frontoffice Chemie. Daarnaast richt de provincie zich op de nazorg en herontwikkeling van voormalige stortplaatsen.

- Bodem

De komende periode wil de provincie een actief bodembeleid voeren. Duurzaam bodemgebruik wordt daarbij steeds belangrijker. In de bodemstrategie die de provincie gaat maken speelt effectief en duurzaam bodemgebruik een belangrijke rol. Dit wil de provincie onder meer bereiken door de bodem een onderdeel te maken van ruimtelijke planvorming. Ook stimuleert de provincie bodemenergiesystemen als warmte-koude opslag en warmtewisselaars, maar wel zodanig dat de kwaliteit van de bodem behouden blijft. Via de provinciale milieuverordening gaat de provincie aanvullend op de bestaande bescherming van aardkundige monumenten ook de geomorfologie beschermen met een bepaling over de toepassing van gebedsvreemd materiaal. In 2010 moeten alle locaties met bodemverontreinigingen die gevaar opleveren voor de mens onderzocht zijn.

- Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de risico's van productie, gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. De provincie heeft nog geen volledig beeld van de risicosituaties waardoor uitvoering van haar wettelijke taken vertraging heeft opgelopen. De komende periode wil de provincie hier aan werken. De risicokaart wordt geactualiseerd, de provinciale vergunningenbestand wordt nagelopen op actualiteit en de handhaving wordt geïntensiveerd. Verder wordt gekeken naar de mogelijkheden die relatief nieuwe regelingen bieden. Om te beoordelen welke risico's de provincie in Noord-Holland wil accepteren, maakt de provincie een ruimtelijk beleidskader waarin duidelijke keuzes worden gemaakt. De provincie wil hiermee externe veiligheid verankeren in de ruimtelijke ordening. Hierbij wil de provincie ook de veiligheidsafstanden die bedrijven in acht moeten nemen vastleggen in bestemmingsplannen.

- Geluid

Geluidhinder in Noord-Holland concentreert zich vooral rond Schiphol en de hoofdwegen. Om geluidhinder tegen te gaan toetst de provincie vergunningen, haar provinciale wegen, aan de normen in de Wet geluidshinder. Voor de komende periode wil de provincie de geluidhinder terugdringen en nieuwe geluidhinder voorkomen. Hiervoor voert de provincie haar Actieplan Geluid uit. Voor geluidreducering wordt gewerkt met stil asfalt, geluidschermen en geluidwallen. Het liefst wordt geluid aan de bron aangepakt.

- Geur

Geurhinder was geen speerpunt in de afgelopen periode. Na geurklachten heeft de provincie een draaiboek gemaakt waarmee de branche geurhinder kan tegen gaan. De komende periode wil de provincie zich richten op de nationale doelstelling: in 2010 mogen mensen geen ernstige geurhinder meer ondervinden. Daartoe gaat de provincie haar draaiboek uitvoeren en blijft de provincie geurklachten registreren.

- Lucht

Hoewel de luchtkwaliteit sterk is verbeterd, leiden de huidige niveaus van luchtverontreiniging nog altijd tot gezondheidsklachten en schade aan de natuur. De komende periode gaat de provincie aan de slag om samen met haar partners de overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit ongedaan te maken en nieuwe overschrijdingen te voorkomen. Dit wordt gedaan door verder uitvoering van de RSL Noordvleugel: schoon openbaar vervoer, schone eigen wagenparken, stimuleren van

duurzame brandstoffen, verbetering van stedelijke en regionale distributie en milieuzones waar geen vuil vrachtverkeer is toegestaan. Verder breidt de provincie haar luchtmeetnet uit met twee meetpunten voor monitoring van de luchtkwaliteit.

- **Licht en donkerte**

Donkerte wordt steeds schaarser. Verlichting van wegen, kassen en 24uurs-economie zorgen voor een overvloed aan kunstlicht in de avond en de nacht. Op alle niveaus neemt de aandacht voor lichthinder toe. De wettelijke taak van de provincie richt zich tot het verlenen van vergunningen aan grote glastuinbedrijven of glastuinbouwclusters. De wettelijke normen voor de glastuinbouw worden binnenkort aangescherpt. Verder heeft de provincie de afgelopen jaren de verlichting van de provinciale wegen aangepast. De komende periode wordt bekeken of er aanvullend beleid nodig is. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het lopende Prisma project Lichtvervuiling en Donkertebescherming dat handvatten voor provincies maakt. Verder gaat de provincie door met het energiezuinig verlichten van wegen en het delen van haar kennis hierover met andere overheden in Noord-Holland. Ook maakt de provincie criteria voor energiezuinige verlichting van haar terreinen en gebouwen. In de meer donkere landelijke gebieden beschermt de provincie de oerqualiteit donkerte. Dit komt vooral aan de orde bij plannen voor duurzame economische ontwikkeling.

- **Klimaat en energie**

Het tegengaan van klimaatverandering is een wereldwijd doel, onder meer vastgelegd in het Kyotoverdrag en het Bali Action Plan. Naast deze mondiale richtlijnen bestaan er op Europees niveau bindende afspraken. Deze Europese klimaatdoelstellingen zijn landelijk vertaald in het programma Schoon en Zuinig. In dit programma zijn afspraken gemaakt over de vermindering van uitstoot van broeikasgassen en het gebruik van hernieuwbare energie (zon, wind, biomassa). De provincie streeft naar een productie van 430 megawatt windenergie in 2012. Verder kan de provincie bijdragen door het realiseren en stimuleren van duurzame energie, duurzame mobiliteit, energiebesparing, verminderde uitstoot van broeikasgassen, energie-innovatie en adaptie aan klimaatverandering. Met het Actieprogramma Klimaat wil de provincie de uitstoot van broeikasgassen verder verminderen. Daarnaast streeft de provincie naar een klimaatbestendige provincie.

Ten aanzien van al deze thema's gaat de provincie activiteiten uitvoeren om haar doelen te halen. Dit gebeurt middels het uitvoeringsprogramma, via vergunningen en handhaving, via subsidies en via gebiedsgerichte aanpak.

2.2.8 Regionaal bodembeheersplanen bodemkwaliteitskaarten

Het regionaal bodembeheersplan stelt regels aan het hergebruik van grond als bodem. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit niet verslechterd. De bodemkwaliteitskaarten geven gebieden aan met vergelijkbare bodemkwaliteit waarbinnen hergebruik van grond is vereenvoudigd.

Per 1 juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) van kracht waarin het mogelijk is de bodemkwaliteitseisen af te stemmen op het bodemgebruik. Op dit moment is in de regio echter nog het Overgangsrecht van toepassing waardoor er nog niets is gewijzigd. Dit overgangsrecht geldt tot uiterlijk 1 juli 2013 maar wordt naar verwachting al voor 2010 vervangen.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Ruimtelijk-economische visie Greenport Aalsmeer

Onderhavige locatie van KAATEE TRANSPORT B.V. maakt deel uit van Greenport Aalsmeer en omstreken, één van de vijf in de nota Ruimte aangewezen greenports in Nederland. De gemeente Amstelveen maakt deel uit van de stuurgroep 'Greenport Aalsmeer e.o.'.

Om het sierteelt- en businesscomplex in Aalsmeer toekomstbestendig te maken, heeft de stuurgroep Greenport Aalsmeer een toekomstvisie gemaakt. De stuurgroep heeft de 'Ruimtelijk-economische visie Greenport Aalsmeer' op 5 juni 2008 gepresenteerd.

Het visiedocument gaat in op drie hoofdpunten: uitbreiding van het gebied, herinrichting van de bestaande glastuinbouw en de bereikbaarheid van Greenport Aalsmeer e.o. Het plangebied "Bedrijfslocatie Zijdelweg 23" heeft de aanduiding 'gemengd bedrijventerrein' in de 'Ruimtelijk-economische visie Greenport Aalsmeer'.

2.4 Gemeentelijk beleid

De basis voor dit bestemmingsplan is het bestemmingsplan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid. Het particuliere initiatief tot het realiseren van een Truckwash aan de Zijdelweg is gevormd binnen de kaders van de landelijke wetgeving en de beleidsrichtlijnen van de gemeente Amstelveen.

Hieronder volgt het voor dit plangebied relevante beleid van de gemeente vanuit de beleidsnota's en besluiten:

- Structuurvisie Amstelveen Zuid (15 december 2010);
- Planologische verkenning Legmeerpolder;
- Bestemmingsplan Landelijk Gebied;
- Energiebeleidsplan 2009-2012, mei 2009;
- Gemeentelijk Rioleringsplan 2010-2014;
- Parkeernota 2005-2010, maart 2005;
- Actieplan luchtkwaliteit Amstelveen 2007-2015, augustus 2007;
- Deelnota Hogere Waarde, november 2007
- Nota Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten 2007-2012;
- Stedelijk Waterplan, maart 2008;
- Ruimte voor groen; Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018;

2.4.1 Structuurvisie Amstelveen Zuid, 15 december 2010

Op 15 december 2010 heeft de raad van de gemeente Amstelveen de Structuurvisie 'Amstelveen Zuid' vastgesteld. De structuurvisie met bijbehorende kaart en toelichting betreft een zuidelijk en een noordwestelijk deel van het zuidelijk grondgebied van Amstelveen. Het zuidelijk deel van het plangebied grenst grofweg aan de zuidkant van de Randweg (gemeente-grens), westelijk aan de Legmeerdijk en oostelijk aan de Bovenkerkerweg (met een deel oostelijk van de Zijdelweg). Noordelijk wordt de grens gevormd door het centrale deel van de Legmeerpolder. Het noordwestelijk deel van het visiegebied wordt zuidelijk begrensd door de 20ke-geluidscontour van Schiphol en noordelijk door Westwijk. De structuurvisie Amstelveen Zuid (2010-2020) is een visie op hoofdlijnen volgens de nieuwe 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.

2.4.2 Planologische verkenning Legmeerpolder

De 'Planologische verkenning Legmeerpolder' is gebaseerd op de nu bekende ontwikkelingen die (gaan) spelen in de Legmeerpolder en is van belang voor de beoordeling van alle toekomstige ontwikkelingen in dit deel van Amstelveen. 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. De 'Planologische verkenning Legmeerpolder' geeft een eerste concrete aanzet. Amstelveen wil hiermee pro-actief een eigen visie voor de toekomst van de polder hebben en deze actief betrekken bij de regionale discussies over grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in de metropoolregio Amsterdam. Op 26 november 2008 heeft de gemeenteraad van Amstelveen met de 'Planologische verkenning Legmeerpolder' ingestemd. Het plangebied "Bedrijfslocatie Zijdelweg 23" heeft volgens onderstaande afbeelding uit de 'Planologische verkenning Legmeerpolder' het ruimtelijk toekomstbeeld 'Bedrijventerrein Zuid'.

2.4.3 Bestemmingsplan Landelijk Gebied

Onder het regime van het vigerende bestemmingsplan "Landelijk Gebied" rust op de locatie Zijdelweg 23, waarop de uitbreiding van het bedrijfspand van Kaatee Transport B.V. is gesitueerd, de volgende bestemmingen:

- 'Bedrijven I en II'
- 'Agrarisch productiegebied I en II'

Ingevolge artikel 16 van de planvoorschriften van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" zijn gronden met de bestemming 'Bedrijven I en II' bestemd voor bedrijfsfuncties categorie I t/m III, die zijn genoemd in de bij de voorschriften van het bestemmingsplan behorende bijlage "Indicatieve bedrijvenlijst". Ingevolge artikel 16 lid 2 sub a van de bestemmingsplanvoorschriften mag het bebouwingspercentage niet meer bedragen dan op de plankaart van het bestemmingsplan staat aangegeven. Ingevolge artikel 16 lid 2 sub b van de bestemmingsplanvoorschriften mag de goot- en bouwhoogte niet meer dan respectievelijk 6,00 en 11,00 meter bedragen, en mag de dakhelling niet minder dan 30° en niet meer dan 60° bedragen. Ex artikel 16 lid 5 van de voorschriften van het bestemmingsplan zijn burgemeester en wethouders bevoegd vrijstelling te verlenen van de gestelde minimale dakhelling, tot een waarde van 0.

Ingevolge artikel 10 van de planvoorschriften van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" zijn gronden met de bestemming 'Agrarisch productiegebied I en II' bestemd voor:

- de uitoefening van het agrarische bedrijf met daarbij behorende verhardingen, waterlopen en bouwwerken,
 - uitgezonderd agrarische bedrijfswoningen en kassen;
- waterkering waar dat door een aanduiding op de plankaart is aangegeven
- water.

Een uitbreiding van het bedrijfsgebouw van Kaatee Transport B.V., gelegen op gronden met deels de bestemming 'Bedrijven I en II', en deels de bestemming 'Agrarisch productiegebied I en II', is strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Landelijk Gebied". Zowel de goothoogte van 7,50 meter als de uitbreiding van het bedrijfsgebouw is in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied'.

2.4.4 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.

2.4.5 Gemeentelijk Rioleringsplan 2010-2014

Het rioleringsplan geeft aan hoe de gemeente tot 2014 omgaat met het onderhoud en vernieuwen van het rioolstelsel. Het plan gaat ook in op zorgplichten voor hemelwater en grondwater en is hiermee breder van opzet dan voorheen.

De gemeente Amstelveen heeft een visie op de drie zorgplichten:

1. de gemeente Amstelveen streeft naar een duurzaam, goed beheerbaar afvalwaterstelsel, om de volksgezondheid te beschermen, de goede leefomgeving te behouden en het milieu en de natuur te beschermen. Hierbij kiest de gemeente in principe voor centrale inzameling en zuivering van afvalwater.
2. De gemeente Amstelveen streeft ernaar om afvalwater en hemelwater gescheiden in te zamelen en af te voeren. Bij bestaande bebouwing worden bij herstructureringen wijkwegen zoveel mogelijk afgekoppeld. Indien mogelijk worden ook daken afgekoppeld als de kans op foutaansluitingen minimaal is. Bij nieuwbouw dient alles gescheiden ingezameld te worden.
3. De gemeente streeft naar handhaving van een grondwaterregime dat overeenstemt met de bestemming van de grond. Amstelveen schept in het openbare gebied de mogelijkheden die nodig zijn voor een goede ontwatering van particuliere terreinen en stemt met de waterkwantiteitsbeheerders de oppervlaktewaterpeilen af om grondwater over- en onderlast te voorkomen.

Voor zowel het hemel- als het grondwater geldt dat dit alleen naar het gemeentelijk stelsel afgevoerd mag worden als de eigenaar/gebruiker van een perceel het water redelijkerwijs niet zelf kan verwerken.

2.4.6 Parkeernota 2005-2010, maart 2005

De parkeernota 2005-2010 (2004) geeft uitgangspunten, richtlijnen en instrumenten voor het autoparkeerbeleid 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 parkeervraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit.

Parkeerregulering

In het beleidskader wordt onderscheid gemaakt naar drie gebieden: Stadshart, Woongebieden en Werkgebieden. Het uitwerkingsplan Olmenlaan/Lindenlaan ligt in een woongebied.

Bij het reguleren van het parkeren wordt per gebied een andere prioriteit gegeven aan doelgroepen.

In het stadshart wordt de prioriteit gegeven aan bewoners en consumenten. Dit resulteert in vergunninghoudersparkeren voor bewoners en betaald parkeren voor consumenten.

In de woongebieden ligt de prioriteit bij de bewoners. Indien regulering noodzakelijk is, wordt ernaar gestreefd de bewoners zoveel mogelijk met vergunninghoudersparkeren te faciliteren.

In de werkgebieden ligt de prioriteit bij werknemers. Indien regulering noodzakelijk is, wordt ernaar gestreefd de werknemers zoveel mogelijk met vergunninghoudersparkeren te faciliteren.

Parkeercapaciteit

In het algemeen is de parkeercapaciteit in Amstelveen toereikend. Aangezien de ontwikkelingen in de toekomst per gebied verschillend kunnen zijn, zal de gemeente per gebied monitoren of de parkeercapaciteit toereikend blijft of waar problemen dreigen te ontstaan.

Parkeernormen en nieuwbouw

Parkeernormen zijn van belang in geval van nieuwbouw, verbouw of functiewijziging. Het spanningsveld tussen bereikbaarheid en leefbaarheid is direct gelieerd aan de te hanteren parkeernormen: het verhogen van de norm leidt tot een toename van de automobilititeit, terwijl toepassing van een te krappe norm parkeerproblemen tot gevolg kan hebben. Met de vaststelling van de Parkeernota zijn nieuwe parkeernormen vastgesteld. Hierin wordt aansluiting gezocht met de parkeerkencijfers van het CROW, het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Maatwerk per situatie en per locatie blijft mogelijk.

Verschijningsvorm

De parkeercapaciteit in de gemeente Amstelveen bevindt zich grotendeels op maaiveld. Alleen in het Stadshart zijn parkeergarages aanwezig die openbaar en permanent toegankelijk zijn voor consumenten. Het doel is om in de toekomst parkeerplaatsen vooral onder te brengen in gebouwde voorzieningen (minder blik in het zicht) en om parkeerplaatsen meer te concentreren (minder zoekverkeer).

2.4.7 Actieplan luchtkwaliteit Amstelveen 2007-2015, augustus 2007

De gemeente Amstelveen heeft vanuit gezondheidsoogpunt en vanwege het veiligstellen van haar ruimtelijke plannen reeds in augustus 2005 het besluit genomen om een actieplan luchtkwaliteit op te stellen. Inmiddels blijkt uit de uitgevoerde luchtkwaliteitsrapportage over het jaar 2005 dat er overschrijdingen voorkomen van de grenswaarden voor fijnstof en de plandrempeleverschrijdingen voor de stof stikstofdioxide. Hierdoor is de gemeente wettelijk verplicht om een actieplan op te stellen.

Van belang is dat de gemeente maatregelen neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren. De provincie heeft de bevoegdheid om bestemmingsplanwijzigingen af te keuren, indien er in het plangebied zich wegen bevinden waar overschrijdingen van verontreinigende stoffen voorkomen.

Het doel van het Amstelveense actieplan is om door kosteneffectieve maatregelen de huidige overschrijdingen terug te brengen onder het niveau van de grenswaarden.

Voor zowel fijn stof als stikstofdioxide wordt nagestreefd om in 2010 aan de geldende normen te voldoen. Ook voor het jaar 2015 stelt de gemeente zich ten doel om aan de geldende normen te voldoen. Via de jaarlijkse luchtkwaliteitsrapportage wordt gemonitord of deze doelstellingen worden behaald.

Het Besluit luchtkwaliteit is het wettelijk kader voor de luchtkwaliteit. De gemeente neemt door het opstellen van het actieplan haar verantwoordelijkheid om datgene te doen dat binnen haar eigen mogelijkheden ligt. Ook in andere plannen, waaronder de gebiedsontwikkeling van de A9 en het Amstelveense Verkeers- en Vervoersplan, zal aandacht besteed worden aan de luchtkwaliteit in de gemeente.

Uit de jaarlijkse luchtkwaliteitsrapportage zal blijken of de overschrijdingen van de gestelde grenswaarden tot het acceptabele normniveau zijn teruggebracht, waardoor er een beter leefklimaat ontstaat en bouwprojecten binnen Amstelveen doorgang kunnen vinden.

2.4.8 Nota Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten 2007-2012

De nota 'Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten', geeft een nieuw kader voor duurzaam bouwen in de gemeente Amstelveen. De noodzaak van een nieuw kader komt voort uit in- en externe ontwikkelingen: Nationale- en Europese wet- en regelgeving, ontwikkelingen in inzichten en instrumenten voor duurzaam bouwen. Het nieuwe 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. Kernvraag bij deze nieuwe werkwijze is: welk ambitieniveau gaat de gemeente Amstelveen voor de periode 2007 – 2012 hanteren?

Nieuwe (beleids)ontwikkelingen internationaal nationaal

Het beleid op het gebied van duurzaam bouwen is in ontwikkeling. Zo is de landelijke norm welke het energieverbruik in de woning aantoont, de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC), aangescherpt van 1,0 naar 0,8. Daarnaast wordt in Europees verband een norm ontwikkeld voor energie; de Energy Performance for Building Directives. Dit betekent dat ontwikkelende partijen meer rekening moeten houden met de energieprestaties van een woning.

Nieuwe werkwijze en instrumentarium

Om uitvoering te geven aan het vastgestelde beleid worden instrumenten ingezet. De gemeente Amstelveen werkte vanaf 1998 met het Nationaal Pakket duurzaam bouwen. Medio 2005 werd bekend dat het vigerende instrument niet meer werd uitgebracht en geactualiseerd. Vanwege de beëindiging van de Nationale Pakketten is eind 2005 een nieuw instrument aangekocht; GPR Gebouw (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn). Het voordeel van dit instrument is dat het uitstekend geschikt is om deze op gebouwniveau toe te passen. GPR Gebouw is een prestatiegericht en communicatief instrument dat vele voordelen met zich meebrengt. Zo beschikt het instrument over een CO₂-reductie-monitor en een consumentenlabel, waardoor via communicatie en een gebruikershandleiding de bewoner(s) / gebruiker(s) ook zien hoe de woning scoort op het thema duurzaamheid. De gemeente Amstelveen beschikt inmiddels over een licentie voor het gebruik van GPR Gebouw. Deze zal ingezet worden bij alle op te starten nieuwbouwprojecten (zoals voor de woningbouw, kantoorgebouwen en schoolgebouwen) binnen de gemeente.

Het CO₂-Servicepunt heeft menukaarten (checklist met keuzemaatregelen) voor de

bestaande en nieuwbouw ontwikkeld. De menukaart voor de nieuwbouw is bedoeld als hulpmiddel om bij kleinere projecten met ontwikkelende partijen afspraken te maken over duurzaamheidsmaatregelen. Tevens is een menukaart ontwikkeld voor de bestaande bouw.

De nieuwe kaders

Doordat duurzaam bouwen binnen de gemeente in ontwikkeling is, is er binnen het college behoefte aan nieuwe beleidskaders die verder vorm en richting geven aan het duurzame bouwproces. Met het opstellen van de nota "*Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten*" laat de gemeente zien welke ambities zij heeft op het gebied van duurzaam bouwen.

Het college van BenW heeft middels punt 8.1.2 uit het collegeprogramma "*Samen werken aan resultaat*" hier opdracht toe gegeven. Met deze nota wordt een start gemaakt om te komen tot effectief prestatiegericht beleid dat ervoor kan zorgen dat duurzaam bouwen verder geïmplementeerd wordt in de bouwprocessen en de bouwpraktijk.

Op basis van interviews, eigen ervaringen met pilotprojecten en ervaringen van andere gemeenten zijn nieuwe ambities voor duurzaam bouwen geformuleerd. Hierbij is met name aandacht besteed aan de procesmatige werkwijze. Immers duurzame bouwprojecten hebben de grootste kans van slagen als in elke geleding van het bouwproces getoetst wordt op de overeengekomen duurzaamheidscriteria.

2.4.9 Stedelijk Waterplan, maart 2008

Het Stedelijk waterplan (2008) voorziet in de behoefte van de Gemeente Amstelveen en het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) aan meer inzicht in het functioneren van het watersysteem, in het geven van een eenduidige en realistische visie op het water en in het aandragen van maatregelen die bijdragen aan het oplossen van knelpunten in het watersysteem en het realiseren van ambities.

De gemeente Amstelveen en het hoogheemraadschap AGV hebben elk eigen taken en verantwoordelijkheden om het watersysteem op orde te houden. Waternet is de uitvoerende organisatie die in opdracht van AGV zorgt voor afvalwater, oppervlaktewater en veiligheid achter de dijken. De gemeente is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud en de afvoer van rioolwater. Beide partijen anticiperen op de verwachte klimaatveranderingen die zich uiten in meer korte maar hevige regenbuien en een stijging van de zeespiegel.

Een optimale waterkwaliteit is onderdeel van de hoge leef-, en omgevingskwaliteit waarnaar de gemeente Amstelveen streeft als aantrekkelijke woon-, leef- en werkgemeente. Water draagt zodoende als kwaliteitsdrager bij aan de versterking van de kwaliteit van de Amstelveense stad.

AGV wil samen met de gemeente de visie en beleid op waterbeheer lokaal realiseren. Naast wettelijk verplichte zaken wordt gekeken naar ambities bij de verschillende thema's van het waterbeheer.

De opgestelde visie die in het Stedelijk Waterplan centraal staat benadrukt de ontwikkeling waar beide partijen zich voor inzetten: het realiseren van een duurzaam en mooi watersysteem in de gemeente Amstelveen. Door de gezamenlijke aanpak van het Stedelijk Waterplan worden verantwoordelijkheden en belangen verduidelijkt en processen inzichtelijk gemaakt. Dit levert een duidelijke bijdrage aan de samenwerking tussen beide organisaties.

2.4.10 Ruimte voor groen; Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018

Amstelveen is naast een stad met een rijke groentraditie een stad in beweging. Ruimtelijke ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Ondanks de stevige verankering van het groen in de structuur van de stad hebben ruimtelijke ontwikkelingen consequenties voor groen. Juist door het bijzonder groene karakter raken veranderingen in de stad al snel de stedelijke groenstructuur. Om op een verantwoorde wijze keuzes te kunnen maken is het groenstructuurplan van Amstelveen geactualiseerd. Het voorliggende groenstructuurplan is daardoor geen volledig nieuw plan. Met deze geactualiseerde versie van het groenstructuurplan wordt op overzichtelijke wijze het ruimtelijke groenkader weergegeven. Het plan vormt een herbevestiging van bestaand groenbeleid. De hoofdlijnen uit het Amstelveense groenstructuurplan en landschapsplan (1993) zijn dan ook in dit plan terug te vinden.

Het groenstructuurplan heeft de volgende doelstellingen:

- Het vastleggen/bepalen van de ambitie ten aanzien van de ontwikkeling van de groenstructuur;
- Het behouden en waar mogelijk versterken van het groen in Amstelveen zowel in de bebouwde kom als in het buitengebied in omvang en/of in kwaliteit door het vaststellen van structuur en beeldbepalende delen van het Amstelveense groen;
- Het benoemen van de bijzondere karakteristiek alsmede de functionele betekenis van de groenstructuur;
- Het bieden van een heldere groenvisie op hoofdlijnen op basis waarvan bij ruimtelijke ingrepen goed afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt;
- Het aanreiken van concrete actiepunten die bijdragen aan het behouden en verder ontwikkelen van de groenstructuur in al haar facetten.

Het groenstructuurplan kan worden gebruikt als informatiebron over status, waarde en functie van het groen binnen Amstelveen. Het Groenstructuurplan wordt daarnaast gebruikt als kader bij:

- Renovaties en reconstructies van de openbare ruimte
- Functiewijziging van het openbaar groen, bijvoorbeeld de wijziging van groen naar water.
- Beheer van groen
- Uitgifte van openbaar groen

Binnen de groenstructuur is onderscheid gemaakt in drie statusniveaus. Bovenwijks groen en wijkgroen vormen de hoofdgroenstructuur. Overig groen is gelegen buiten de hoofd groenstructuur. Tevens wordt onderscheid gemaakt in stedelijk gebied en buitengebied.

Voor dit herzieningsplan is voornamelijk de hoofdstructuur buitengebied van toepassing.

Hoofdstructuur buitengebied

Belangrijke structuurbepalende landschapselementen in het buitengebied zijn het Amsterdamse Bos in het westen en het bovenland in het oosten. Het Amsterdamse Bos heeft ondanks de relatief jonge ontstaansgeschiedenis landschappelijke en ecologische waarde. De recreatieve betekenis is uitzonderlijk hoog. Het Bovenland kent een hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarde. Deze waarde wordt in belangrijke mate bepaald door het aangrenzende circa 3,5 meter lager gelegen open landschap van de oudere droogmakerijen. Het open deel van de Bovenkerkerpolder is van grote invloed op de structuur van het buitengebied ten zuiden van de Nesserlaan. Lanen, dijken en kades worden door hun structuurbepalend karakter en

de cultuurhistorische waarde gerekend tot structuurbepalend landschapselement.

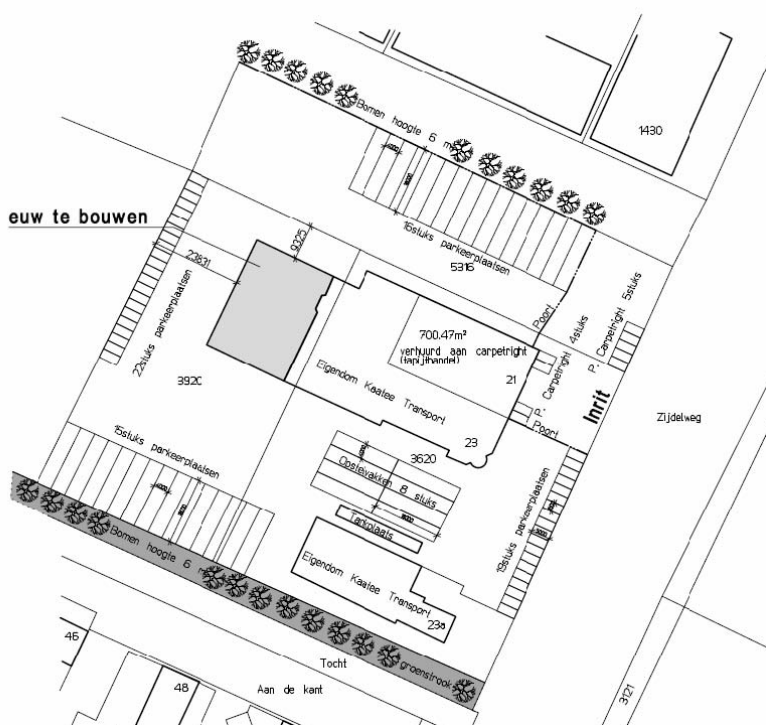
De onderdelen van de hoofdgroenstructuur die gerekend worden tot open landschap zijn de Bovenkerkerpolder en een deel van de Legmeerpolders. De Middelpolder heeft door de herinrichting en het beheer een andere structuur gekregen en wordt daarom aangeduid als half open landschap.

Visie en Ambitie 2006-2016

De hoofdgroenstructuur geeft Amstelveen zijn karakteristiek groene parkachtige uitstraling en zorgt voor een bijzonder aantrekkelijke leefomgeving. Dat geldt niet alleen voor het stedelijk gebied maar ook voor het buitengebied. Ligt het accent van de kwaliteit van de hoofdgroenstructuur binnen de stad op fraaie lanen en rijk beplante parkstroken, in het buitengebied bepaalt de landschappelijke opbouw in belangrijke mate de kwaliteit. De landschappelijke elementen zoals dijken, waterlopen en de Bovenlanden vormen belangrijke dragers voor de verdere ontwikkeling van het buitengebied. Het is de ambitie van Amstelveen om de hoofdgroenstructuur duurzaam in stand te houden en verder te ontwikkelen.

Bij besluit van 9 februari 2005 heeft de gemeenteraad van Amstelveen, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 7 februari 2005, het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Amstelveen Zuid" vastgesteld. Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland heeft bij zijn besluit van 21 september 2005 beslist over de goedkeuring van dit bestemmingsplan. Op 26 juli 2006 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het besluit van het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland van 21 september 2005 vanwege een procedurele vormfout (foutieve publicatie) vernietigd, en goedkeuring onthouden aan het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Amstelveen Zuid"; Zoals aangegeven op de gemeentelijke website (Overzicht vestigingslocaties) is het nog onbekend wanneer het bestemmingsplan voor Amstelveen-Zuid beschikbaar komt. Onderhavig (postzegel)bestemmingsplan loopt vooruit op deze ontwikkeling en zal in het toekomstige integrale bestemmingsplan "Bedrijventerrein Amstelveen zuid" worden opgenomen.

Voor de uitbreiding van het bedrijfspand van Kaatee Transport B.V. heeft de gemeente een aantal randvoorwaarden opgesteld om te komen tot een planologisch en ruimtelijk acceptabel ontwerp. Kaatee Transport B.V. heeft binnen de gestelde voorwaarden een ontwerp gemaakt voor de inrichting van het terrein en de uitbreiding van het bedrijfsgebouw. Concreet betreft het bouwplan uitbreiding van 696,7 m² bedrijfsbebouwing. De uitbreiding van de bedrijfsbebouwing zal aan de achterzijde van het bestaande bedrijfspand van Kaatee Transport B.V. worden gerealiseerd. In het bouwplan zijn diverse ruimten voorzien waaronder 2 commerciële wasstraten, werkplaats, opslagruimte, wachtruimte voor bezoekers en sanitaire voorzieningen. De hoogte van de begane grond is in verband met de toegankelijkheid voor vrachtwagens en de benodigde werkruimte in de werkplaats 7,50 meter hoog. Het overige (onbebouwde) deel van het terrein –ca. 11.300 m²– zal ingericht blijven ten behoeve van parkeer- en manoeuvreerruimte; zie afbeelding 8 “situatieschets”.



Afbeelding 8, situatieschets

Door het bouwplan zullen geen parkeerplaatsen voor vrachtwagen verloren gaan. In de huidige situatie zijn 15 parkeerplaatsen voor motorwagens met aanhangers gesitueerd achter de locatie van het bouwplan. Deze parkeerplaatsen worden verplaatst naar de linkerachterzijde van de inrichting van Kaatee Transport B.V. De huidige 26 parkeerplaatsen voor personenwagens aan de linkerachterzijde worden vervangen door 22 parkeerplaatsen achter het bouwplan. Deze parkeerplaatsen zijn ten behoeve van werkplaatspersoneel en chauffeurs.

De 16 parkeerplaatsen voor trekkers met opleggers aan de rechterzijde van Kaatee Transport B.V. (zijde van de om te leggen N201) zullen gehandhaafd blijven. De totaal 31 parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn ruimschoots voldoende voor de maximaal 25 stuks vrachtwagens die dagelijks de locatie Zijdelweg 23 aandoen. Bovendien is er een opstelplaats voor de aankomende en vertrekkende vrachtwagencombinaties van transportbedrijf Kaatee Transport B.V. aanwezig, alwaar de voor 07.00 uur aankomende en vertrekkende vrachtwagens geparkeerd staan, teneinde een reductie van de geluidsbelasting voor de woningen in Uithoorn te bewerkstelligen. De 22 parkeerplaatsen aan de achterzijde van de bedrijfsuitbreiding, ten behoeve van werkplaatspersoneel en chauffeurs, zijn ruimschoots voldoende. In de huidige situatie hebben de parkeerplaatsen een bezettingsgraad van ca. 60%. Door uitbreiding van het bedrijfsgebouw zullen 2 á 3 extra personen aan werkplaatspersoneel ontstaan. De parkeerplaatsen aan de voorzijde van de inrichting (19 parkeerplaatsen) zullen ongewijzigd blijven, en zijn ten behoeve van kantoorpersoneel en bezoekers. Op het kantoor van Kaatee Transport B.V. zijn van 's morgens vroeg tot en met 's avonds laat 8 personeelsleden van Kaatee Transport B.V. aanwezig, waardoor deze parkeerplaatsen een bezettingsgraad hebben van max. 45-55%.

Hoofdstuk 4 MILIEUASPECTEN

Sinds 1 januari 2008 is het Activiteitenbesluit (officieel het 'Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer' van kracht, volgens artikel 8.41 van de Wet milieubeheer. In het Activiteitenbesluit worden voor verschillende activiteiten algemene milieuregels gegeven. De meeste, vaak minder complexe bedrijven vallen onder het Activiteitenbesluit. Deze bedrijven hebben geen milieuvergunning nodig omdat ze vallen onder het Activiteitenbesluit. Zij moeten hun activiteiten wel melden bij de gemeente en voldoen aan de eisen van dit besluit.

Voor uitbreiding van het bedrijfsgebouw is een melding in het kader van het Activiteitenbesluit, krachtens de Wet milieubeheer, vereist. Op 2 april 2009 heeft de gemeente Amstelveen van Kaatee Transport B.V. een melding in het kader van het Activiteitenbesluit ontvangen. Gemeente Amstelveen heeft op 27 mei 2009 aangegeven (kenmerk VO/200911756156/SDO) dat de melding door de gemeente Amstelveen is beoordeeld, en akkoord is bevonden. De melding heeft betrekking op het uitbreiden van de inrichting van Kaatee Transport B.V. aan Zijdelweg 23 te Amstelveen, waar binnen de inrichting een wasplaats voor trucks zal worden gerealiseerd.

4.1 Milieuzonering

Het plangebied is gelegen in een omgeving met een sterk bedrijfsmatig karakter. In de directe omgeving gaat het daarbij met name om auto- en transportgerelateerde bedrijfsactiviteiten van o.a. M&F Cleaning Service en J.F.C. Hogenhout B.V.

In 2009 is een melding in het kader van het Activiteitenbesluit gedaan en deze is op 27 mei 2009 akkoord bevonden.

4.2 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van deze nieuwe regelgeving zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de wet Milieubeheer (Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen). Omdat titel 5.2 Wm handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. (Wlk)

Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) en het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2006 komen te vervallen. Daarvoor in de plaats is een aantal nieuwe Ministeriële regelingen en Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) van kracht geworden, waaronder de AmvB 'Niet in Betekenende mate' (NIBM). De wet maakt onderscheid tussen grote en kleine projecten. De grote projecten verslechteren de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' (IBM). De kleine projecten zijn projecten die de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' (NIBM) verslechteren. Deze projecten hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden.

AmvB Niet In Betekenende Mate (NIBM)

Met het in werking treden van de nieuwe regelgeving is de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en de gevolgen voor de luchtkwaliteit, flexibeler geworden. Belangrijk hierbij is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM). Ontwikkelingen die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven in principe niet meer afzonderlijk te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De toekomst: NIBM 3% grens

Projecten dragen 'niet in betekende mate' bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, als aannemelijk is dat de toename van de concentratie veroorzaakt door het project minder is dan 3%. Om het gemeenten wat makkelijker te maken, is de 3%-regel in de Regeling NIBM uitgewerkt voor enkele veelvoorkomende projectvormen. Voorbeelden hiervan zijn:

- woningbouwlocaties met maximaal 1500 woningen en minimaal 1 ontsluitingsweg;
- woningbouwlocaties met maximaal 3000 woningen en minimaal 2 ontsluitingswegen en een gelijkmatige verkeersverdeling;
- kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van maximaal 100.000 m2 en minimaal 1 ontsluitingsweg;
- kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van maximaal 200.000 m2 en minimaal 2 ontsluitingswegen en een gelijkmatige verkeersverdeling.

Ook voor mengvormen van woningbouw en kantoren, landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements gelden bepaalde vuistregels. Wanneer een projectvorm niet genoemd is in de Regeling NIBM kan op een aantal andere manieren aannemelijk worden gemaakt dat er sprake is van een NIBM-geval. Hiervoor bestaan in principe vier scenario's:

- Het project heeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit;
- Er is sprake van een lage achtergrondconcentratie en het geschatte effect van het project is klein (globale berekening);
- Gelet op het effect van soortgelijke projecten in dezelfde omgeving kan aannemelijk worden gemaakt dat er sprake is van NIBM (resultaten eerdere berekeningen);
- Het effect blijkt uit een berekening gemaakt volgens de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit.

Een belangrijke bepaling bij het toetsen van projecten is de zogenaamde anticumulatiebepaling. Hierin is vastgelegd dat projecten die worden gerealiseerd in dezelfde periode (NSL-periode) en gebruik zullen maken van dezelfde ontsluitingsstructuur, bij elkaar horen. Voorwaarde hierbij is dat de projecten aan elkaar grenzen of in elkaars directe nabijheid liggen. De anticumulatiebepaling moet voorkomen dat projecten ten onrechte worden opgesplitst in kleinere deelprojecten.

IBM-projecten

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), die op 1 augustus 2009 formeel in werking is getreden, worden de maatregelen beschreven die de gezamenlijke Nederlandse overheden de komende vijf jaar zullen gaan uitvoeren om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het NSL zijn bovendien de projecten beschreven die wel 'in betekende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (IBM-projecten). Het gaat bijvoorbeeld om grote woningbouwprojecten met duizenden woningen.

Door de realisatie van het bouwplan zal naar verwachting geen onevenredige toename van het aantal verkeersbewegingen ontstaan. Er kan dan ook vanuit worden gegaan dat de luchtkwaliteit niet zal verslechteren. Doordat er geen verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit wordt voldaan aan artikel 5.16, lid 2 van de Wet milieubeheer, en is voor dit bouwplan, geen nader onderzoek naar de luchtkwaliteit vereist.

Onderzoek luchtkwaliteitsuitbreiding Transportbedrijf Kaatee BV, te Amstelveen

Op 3 maart 2011 zijn de resultaten van dit onderzoek vastgelegd in het rapport opgesteld door M+P-raadgevende ingenieurs met het kenmerk KT.11.02/tb. Dit onderzoek is verricht voor een melding in het kader van het Activiteitenbesluit, Wet

milieubeheer. De melding geschiedt in verband met het uitbreiden van de bedrijfssituatie van de inrichting van Kaatee Transport BV aan de Zijdelweg 23 te Amstelveen. De uitbreiding betreft het bijplaatsen van een bedrijfsgebouw met 2 wasstraten, werkplaats, opslagruimte en sanitaire voorzieningen. Vanwege de wasstraat zal het aantal vrachtwagenbewegingen toenemen.

In dit onderzoek wordt de bijdrage berekend van alle vervoersbewegingen ten gevolge van de totale inrichting en niet alleen de bijdrage van de uitbreiding. De voertuigbewegingen zijn overgenomen uit het verrichte akoestische onderzoek. Het betreft 102 personenwagen- en 122 vrachtwagenbewegingen per etmaal. Deze aantallen zijn representatief voor een zeer drukke dag. Door in de luchtkwaliteitsberekeningen deze aantallen als jaargemiddelde etmaalintensiteit in te voeren wordt de bijdrage van de inrichting overschat.

De bijdrage aan de luchtkwaliteit bedraagt op de nabij gelegen woningen vanwege alle voertuigbewegingen op het terrein van de inrichting maximaal 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vanwege NO_2 en 0,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vanwege PM_{10} . De inrichting draagt daarmee Niet in betekenende mate bij aan de lokale luchtkwaliteit.

Op de terreingrens is tevens indicatief de luchtkwaliteit beoordeeld ten gevolge van de achtergrondconcentratie en het autonome verkeer over de Zijdelweg. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van de Saneringstool 3.1 (www.nsl-monitoring.nl). Voor NO_2 bedraagt de concentratie in 2011 30,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor PM_{10} bedraagt deze 25,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties NO_2 en PM_{10} bevinden zich hier onder de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Op basis van bovenstaande gegevens wordt, volgens het onderzoek van M+P-raadgevende ingenieurs voldaan aan hetgeen gesteld in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer.

4.3 Geluid

In 1999 is er door M+P Raadgevende ingenieurs bv een akoestisch onderzoek verricht (rapportage d.d. 17 juni 1999, kenmerk M+P.KT.00.1.1.) naar de geluidsemissie van Kaatee Transport B.V. naar de in de omgeving van het bedrijf gelegen woningen. Uit deze rapportage blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de vigerende geluidsvoorschriften. Dit akoestische onderzoek is gebaseerd op de situatie dat Kaatee Transport B.V. nog in het bezit was van 50 vrachtwagens, waarvan er dagelijks maximaal 25 stuks van de locatie Zijdelweg 23 vertrokken. Voor de avond- en nachtperiode werd rekening gehouden met respectievelijk 2 en 4 terugkerende vrachtwagens. Volgens de rapportage kwamen er in de dagperiode maximaal 40 personenauto's op het terrein, en waren er dat in de avond- en nachtperiode respectievelijk 2 en 5 personenwagens. In dit akoestische onderzoek was ook een strook grond met de agrarische bestemming opgenomen, voor het gebruik van opstelplaats voor 14 vrachtwagens. Door uitbreiding van het bedrijfsgebouw zal circa de helft van deze opstelplaats voor vrachtwagens komen te vervallen.

Op dit moment is het aantal vrachtwagens in bezit van Kaatee Transport B.V. gereduceerd van 50 naar 30 vrachtwagens. Dit gereduceerde aantal is niet vervangen door vrachtwagens van derden. Kaatee Transport B.V. wil zijn bedrijfspand uitbreiden, om aanvullende bedrijfsactiviteiten te ontplooiën om de bedrijfsomzet, die de afgelopen jaren drastisch is afgenomen, weer op het oude niveau terug te brengen. Naar verwachting zal daardoor de geluidsbelasting niet toenemen ten opzichte van de oude situatie. Het initiatief betreft een uitbreiding door het bijplaatsen van een bedrijfsgebouw met 2 wasstraten, werkplaats, opslagruimte en sanitaire voorzieningen. Vanwege de wasstraat zal het aantal vrachtwagenbewegingen toenemen.

In opdracht van Kaatee Transport BV is op 3 februari 2011 door M+P Raadgevende ingenieurs akoestisch onderzoek, met rapportnummer M+P.KT.11.01.1 (revisie 2), verricht voor een melding in het kader van het Activiteitenbesluit wet Milieubeheer voor transportbedrijf Kaatee Transport BV te Amstelveen. De melding geschiedt in verband met het uitbreiden van de bedrijfssituatie van de inrichting van Kaatee Transport BV aan de Zijdelweg 23 te Amstelveen.

Op basis van de representatieve bedrijfssituatie is een rekenmodel opgesteld. Met het rekenmodel zijn overdrachtsberekeningen uitgevoerd. Uit de overdrachtsberekeningen blijkt dat aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit wordt voldaan.

In het kader van dit onderzoek zijn geen geluidsmetingen verricht. De akoestische gegevens van de relevante geluidsbronnen zijn gebaseerd op de geluidsmetingen die zijn beschreven in het rapport M+P.TK.99.1.1 d.d. 17 juni 1999, "Akoestisch onderzoek transportbedrijf Kaatee BV te Amstelveen ten behoeve van de aanvraag van een vergunning wet milieubeheer". De akoestische gegevens van de wasstraat zijn gebaseerd op ervaringscijfers van het bureau bij vergelijkbare inrichtingen/geluidsbronnen.

4.4 Bodem

De ondergrond van de "Bedrijfslocatie Zijdelweg 23" is reeds vele jaren verhard en bebouwd. Uitbreiding van de bedrijfsbebouwing zal op reeds bestaande verharding plaatsvinden.

Op dit moment is niet bekend of verontreinigd materiaal op de locatie van Kaatee Transport B.V. aanwezig is. In het kader van de bouwvergunning zal nog onderzoek naar bodemverontreiniging plaatsvinden, waardoor in ieder geval bij de uitbreiding van de bedrijfsbebouwing eventuele aanwezige verontreinigingen dusdanig worden aangepakt. Gezien de huidige regelgeving is de kans klein dat bij uitbreiding van de bedrijfsbebouwing van Kaatee Transport B.V. grootschalige bodemverontreiniging ontstaat. Er is derhalve sprake van een positief effect op de bodemkwaliteit.

In de rapportage nr. T.10.5851 van het "Milieuhygienisch onderzoek 'Zijdelweg 23' te Amstelveen" d.d. april 2010, uitgevoerd door Terrascan B.V. wordt geconcludeerd dat op basis van de resultaten van veld- en laboratoriumonderzoek er, binnen het kader van het doel van het onderzoek, vanuit milieuhygienisch oogpunt, volgens de interpretatie van Terrascan B.V. geen belemmeringen bestaan voor de uitbreiding van het bedrijfspand. Er zijn volgens de rapportage geen verontreinigingen aangetoond en is het uitvoeren van een nader onderzoek naar asbest voortsnog niet noodzakelijk. Dit omdat op basis van de aangetoonde concentratie asbest bij onderhavig onderzoek geen restconcentratienorm (100mg/kgds) overschrijdende concentraties asbest wordt verwacht.

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheidsrisico's van nabijgelegen risicobronnen

Om te bepalen of er sprake is van inrichtingen of tracés die de externe veiligheid zouden kunnen bedreigen, is de risicokaart van de provincie Noord-Holland geraadpleegd. Hieruit is gebleken dat er geen sprake is van knelpunten.

De risicokaart Noord-Holland geeft inzicht in de risico's in de woon- en werkomgeving. Op de kaart staan meerdere soorten typen rampen, zoals ongevallen met brandbare,

explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de rijksoverheid.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, lpg-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij huizen, ziekenhuizen, scholen (zogenaamde kwetsbare objecten) of in de buurt van winkels, horecagelegenheden en sporthallen (beperkt kwetsbare objecten). Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen. Het besluit (Bevi) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Kaatee Transport B.V. is geen Bevi-inrichting. Bovendien valt onderhavige locatie niet in een invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevi worden twee veiligheidsnormen gehanteerd. Het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Risicovolle bedrijven volgens BEVI

Zoals gesteld in de toelichting van het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied' vallen benzinestations die LPG verkopen onder de werking van het Bevi, en ligt de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico – doordat de beoogde doorzet van het LPG-station minder dan 1.000 m³ bedraagt- op een afstand van 45 meter vanaf het vulpunt. Aan deze afstand van 45 meter wordt ruimschoots voldaan, er bevindt zich geen LPG-vulpunt binnen een afstand van 45 meter van onderhavige locatie.

Jurisprudentie stelt dat het invloedsgebied van het groepsrisico reikt tot 150 meter rondom het vulpunt van het LPG-station. Binnen dit gebied dient het groepsrisico bepaald te worden. Aangezien de locatie van Kaatee Transport B.V. op circa 175 meter van het dichtstbijzijnde vulpunt (Shell-station, Zijdelweg 15 te Amstelveen) is gelegen, wordt aan de afstand van 150 meter ruimschoots voldaan.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) is het risico (uitgedrukt in kans per jaar) dat een persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op die plaats (i.c. locatie Kaatee Transport B.V.) zou bevinden, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit/ongeval met een gevaarlijke stof. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven als een (risico)contour rondom een risicovolle activiteit en wordt uitgedrukt in een kans/jaar.

Een kans van 10-6/jaar vormt de grenswaarde, en moet door het bevoegde gezag in acht worden genomen (worden opgevolgd). De 10-6-contour geeft het gebied aan waarbinnen de kans dat iemand die gedurende één jaar op die plek in woningen en kwetsbare objecten (bijv. kantoorgebouwen en hotels) aanwezig is, overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen maximaal één op de miljoen per jaar (10-6) mag zijn. Binnen de 10-5-contour is dat risico één op een honderdduizend.

Voor het plaatsgebonden risico geldt in het algemeen een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbare objecten zijn onder andere woningen (met uitzondering van verspreid liggende woningen met een dichtheid van maximaal twee per hectare en dienst- of bedrijfswoningen) en andere objecten waar zich gedurende een groot deel van de

dag grote groepen mensen bevinden of (een deel van de dag) kwetsbare groepen mensen. Bouwen van kwetsbare bestemmingen (bijv. woningen, winkelcentra e.d.) is binnen deze 10-6/jaar contour niet toegestaan. Het bouwplan van Kaatee Transport B.V. is geen kwetsbare bestemming. Onder beperkt kwetsbare objecten worden onder andere verstaan woningen, hotels, restaurants, kantoren, winkels en sport- en kampeerterreinen, voorzover deze objecten niet tot de kwetsbare objecten behoren en bedrijfsgebouwen voor zover zij geen gebouwen zijn waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn. Het bouwplan van Kaatee Transport B.V. is een beperkt kwetsbaar object.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) heeft betrekking op de kans dat een grotere groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, en geeft aan hoeveel de cumulatieve kans is (per jaar) dat bij een risicolocatie tenminste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een calamiteit/ongeval met een gevaarlijke stof. Het groepsrisico heeft momenteel een buitenwettelijke status en heeft een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Van het bevoegde gezag wordt verwacht deze waarde zoveel mogelijk aan te houden, maar men mag hiervan afwijken mits e.e.a. goed is onderbouwd. Het groepsrisico wordt weergegeven in een fn-curve, waarbij 'f' staat voor frequentie en 'n' voor het aantal slachtoffers. Het groepsrisico is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Het risico wordt bepaald op grond van een vrij technische systematiek (het zogenoemde beoordelingskader). Bij de berekening van het groepsrisico speelt mee:

- De jaarlijkse kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen Dit hangt af van de aard en hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen en de daarmee verrichte handelingen.
- Het aantal potentiële slachtoffers in de omgeving van de activiteit. Dit hangt af van de hoeveelheid én spreiding van de bevolking en de effecten van een stof bij een ongeluk. Het groepsrisico neemt dus ook toe als er meer personen in de omgeving gaan wonen of werken.

Volgens een publicatie van het ministerie van VROM d.d. november 2007 geldt voor het groepsrisico een oriëntatiewaarde, dat geen norm is, maar een ijkpunt. Overheden moeten bij besluiten (bijvoorbeeld over nieuw ruimtelijk plan) iedere verandering boven of onder deze waarde verantwoorden. Deze verantwoordingsplicht moet overheden aanzetten tot discussie over de omvang van het groepsrisico en de verhouding tot de oriëntatiewaarde. Maar ook over de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, mogelijke alternatieven, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden. Voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van bouwplannen in de nabijheid van een bestaande leiding is van belang dat wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Aangezien er geen sprake is van een onevenredige toename van personeel en bezoekers is het groepsrisico nihil.

Gastransportleiding

Volgens het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied' dient met betrekking tot de op de plankaart van dit bestemmingsplan aangeduide gastransportleiding Gasunie, op een strook van 20 meter, respectievelijk 30 meter ter weerszijden van het hart van de gastransportleiding van een 6" 40 bar leiding, respectievelijk van een 12" 40 bar leiding, het uitvoeren van nieuwe activiteiten primair te worden getoetst aan de zoneringsregeling, conform de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (1984) waarin het ministerie van VROM veiligheidsafstanden heeft vastgelegd voor transportleidingen waarin aardgas onder hogedruk wordt getransporteerd. Uitgangspunt van deze circulaire is dat het streven erop gericht dient te zijn om bestemmingen die voorzien in een regelmatig verblijf

van personen, buiten de zogeheten toetsingsafstand te houden. Onderhavige locatie van Kaatee Transport B.V. is op circa 350 meter van de dichtstbijzijnde gastransportleiding gelegen, en derhalve buiten de toetsingsafstand gelegen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Over de huidige N201 loopt een route gevaarlijke stoffen. Op de Risicokaart Noord-Holland is de om te leggen N201 nog niet aangegeven als een route voor gevaarlijke stoffen. Uit onderzoek blijkt dat nagenoeg alle voor het risiconiveau relevante transport bestaat uit brandbare vloeistoffen en gassen. In de Provincie Noord-Holland wordt op geen van de nu beschouwde wegen voor een individueel risico de grenswaarde van 10-6/jaar bereikt. Er zijn daarom geen aandachtspunten voor het individueel risico vastgesteld. Voor het groepsrisico zijn wel aandachtspunten vastgesteld, echter niet op de N201. In het kader van het project N201 in zijn geheel heeft de Grontmij een analyse gemaakt van de plaatsgebonden risico's en groepsrisico's, voortvloeiend uit de transporten van gevaarlijke stoffen. In het rapport 'Externe veiligheid omlegging N201' van 16 augustus 2005 zijn de uitgangspunten, de uitkomsten van het onderzoek en de conclusies van het onderzoek verwoord. De conclusie is dat er geen knelpunten zijn ten aanzien van het plaatsgebonden risico en groepsrisico die voortvloeien uit de transporten van gevaarlijke stoffen.

Ten zuiden van het plangebied is een gasleiding aanwezig. De Gasleiding ligt op de rand van het plangebied.

4.6 Water

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht.

Het gebied maakt geen deel uit van een waterwingebied.

De Watertoets is een wettelijke maatregel die ervoor zorgt dat van begin af aan de waterhuishouding en waterveiligheid wordt meegenomen in de plannen voor de inrichting van de ruimte. De Watertoets houdt in dat bij de beslissing over een vergunning, plan of programma, rekening gehouden wordt met de mogelijke nadelige gevolgen ervan voor het watersysteem.

In de vijfde Nota ruimtelijke ordening is de watertoets als belangrijk instrument in de afstemming tussen het waterbeleid en het ruimtelijk beleid opgenomen. Het Rijk, de Unie van Waterschappen, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg hebben op 14 februari 2001 afgesproken in de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw om vanaf dat moment de Watertoets toe te passen. Op 2 juli 2003 is het Nationaal Bestuursakkoord Water gesloten waarin afspraken zijn gemaakt. Sinds 1 november 2003 is de Watertoets ook wettelijk verplicht voor plannen in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Waternet, het uitvoerende orgaan van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht, hanteert als uitgangspunt dat indien er sprake is van toename van verhard oppervlak op een te bebouwen (her in te richten) locatie, over het extra te realiseren verharde oppervlak 10% water dient te worden gerealiseerd. Aangezien het verharde oppervlak ten opzichte van het huidige verharde oppervlak ongewijzigd blijft, zal door Waternet geen compensatie-eis voor de aanleg van extra water worden opgelegd.

Afvalwater en riolering

Het bouwplan leidt niet tot een overschrijding van de capaciteit van de riolering waarop wordt aangesloten, derhalve kan de afvoer van de wasstraat op de bestaande riolering worden aangesloten. Een tweede aansluiting op het riool behoeft niet te worden aangevraagd, gezien het feit dat er minder dan 150.000 m³ afvalwater geloosd zal worden.

Het afvalwater wordt via een slib- en olieafscheider, die voldoet aan de wettelijk gestelde milieunormen, geloosd op de riolering. De slib- en olieafscheider dient te voorkomen dat olie, vet en slib zal worden geloosd op de openbare riolering, en zal periodiek worden leeggezogen door een daartoe gespecialiseerd bedrijf.

Oppompen grondwater

Ten behoeve van de wasplaats zal grondwater worden opgepompt.

Voor het oppompen van grondwater is de Waterwet van toepassing, die op 22 december 2009 in werking is getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten zijn gebundeld, resulterend in één vergunning, de Watervergunning.

Met de inwerkingtreding van de Waterwet op 22 december 2009 is een deel van het grondwaterbeheer in Nederland overgebracht naar de waterschappen. Voorheen was dat nog volledig bij de provincies ondergebracht. Inmiddels is een watervergunning, voor het onttrekken (oppompen) van grondwater, door Kaatee Transport B.V. bij het waterschap Waternet te Amsterdam ingediend.

Naar verwachting zal jaarlijks ca. 34.500 m³ grondwater worden onttrokken.

4.7 Flora en Fauna

Voor uitbreiding van het bedrijfsgebouw van Kaatee Transport B.V. zullen geen natuurwaarden verloren gaan; het terrein waar de uitbreiding is voorzien is reeds verhard en in gebruik als parkeer- en manoeuvreerruimte voor vrachtwagens. De bomen aan de rand van de bedrijfslocatie van Kaatee Transport B.V. zullen voor het uitbreidingsplan van Kaatee Transport B.V. niet worden gekapt.

De Natuurbeschermingswet 1998 die de bescherming van natuurgebieden waarborgde, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, is gewijzigd en de nieuwe Natuurbeschermingswet is 1 oktober 2005 in werking getreden. Kern van de gebiedsbescherming wordt gevormd door het netwerk van Natura 2000-gebieden die strikt beschermd zijn.

Het plangebied ligt niet in de nabije omgeving van een Natuurbeschermingswet gebied (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn). De locatie van Kaatee Transport B.V. is hemelsbreed circa 20 km gelegen vanaf een Vogelrichtlijngebied, en 15 km vanaf een Habitatrichtlijngebied. De afstand van de locatie van Kaatee Transport B.V. tot het Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied is van een zodanige afstand dat het bouwplan van Kaatee Transport B.V. geen invloed heeft op de betreffende gebieden, zodat nader onderzoek hiervoor wettelijk gezien niet noodzakelijk is.

Onderhavig vrijstellingsverzoek en bouwplan grenzen niet aan de ecologische verbindingzone. De ecologische verbindingzone is op circa 700 meter afstand gelegen.

De Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn zijn binnen de gehele gemeente Amstelveen niet van toepassing. Dit betekent dat voor de planlocatie alleen de Flora- en Faunawet relevant is.

Als er een vermoeden bestaat dat op de planlocatie beschermde dier- of plantensoorten aanwezig zijn, dan moet in het kader van de Flora- en Faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen onderzocht worden of deze soorten negatieve gevolgen kunnen ondervinden van de planontwikkeling, en moet aannemelijk gemaakt worden dat een ontheffing in het kader van deze wet verleend kan worden.

Het gedeelte van het perceel van Kaatee Transport B.V. waarop de uitbreiding van het bedrijfsgebouw van toepassing is, is reeds bedrijfsmatig in gebruik voor het parkeren en manoeuvreren van m.n. vrachtwagens. Gezien de reeds jarenlange aanwezige bebouwing op de gronden die zal worden uitgebreid, en het gegeven dat de gehele locatie van Kaatee Transport B.V. reeds bedrijfsmatig in gebruik is, is de aanwezigheid van beschermde dieren en planten niet aannemelijk, en is er diensgevolge geen strijdigheid met de verbodsbepalingen uit de Flora- en Faunawet aan de orde.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

Het verdrag van Malta regelt de omgang met het Europees archeologisch erfgoed. Nederland ondertekende dit verdrag van de Raad voor Europa in 1992. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en beheermaatregelen te nemen om dit te bewerkstelligen.

Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland staat het gebied, waarin onderhavige locatie van Kaatee Transport B.V. gelegen is, niet aangegeven als een gebied met historische en archeologische waarde. In en nabij het plangebied zijn geen cultuurhistorische elementen aanwezig, en er bevinden zich op het perceel geen monumenten. Derhalve is in onderhavig plangebied geen sprake van cultuurhistorische en archeologische waarden die door het bouwplan aangetast zouden kunnen worden.

De locatie is ook in het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied' en op de gemeentelijke archeologische waardenkaart niet gelegen in een gebied met natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

4.9 Duurzaam bouwen en energie

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen levert een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van het milieueffect van gebouwen. Duurzaam bouwen vraagt minder materiaal en energie voor productie van materialen waardoor snelle uitputting van waardevolle grondstoffen wordt voorkomen. Door bij het ontwerp aandacht te besteden aan recyclebaarheid wordt de aanslag op grondstoffen verder beperkt. Verder levert duurzaam bouwen een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van emissies van stoffen in de natuur, zoals koolwaterstoffen en zware metalen. Hierdoor wordt

verdere aantasting van natuurwaarden voorkomen. Tevens heeft duurzaam bouwen positieve effecten voor de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater door vermindering van de uitloging van schadelijke stoffen. Als laatste kan duurzaam bouwen een bijdrage leveren aan de gezondheid van bewoners.

De gemeente Amstelveen stimuleert duurzaam bouwen en vraagt van initiatiefnemers aandacht voor dit aspect. Hiervoor is beleid ontwikkeld en vastgelegd. De beleidsnota Duurzaam Bouwen is in september 2007 vastgesteld door de gemeenteraad.

Energie

De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening bevat doelstellingen voor het windenergiebeleid. Het Rijk bevordert de plaatsing van windturbines zodanig dat in 2020 een totaal opwekkingsvermogen van 7.500 MW is bereikt. Hiervan zal ten minste 1.500 MW reeds in 2010 op het provinciaal ingedeelde deel van Nederland zijn geplaatst en ten minste 6.000 MW in 2020 in het Nederlandse deel van de Noordzee. De Vijfde Nota gaat de voorkeur expliciet uit naar gebundelde plaatsing van windturbines in plaats van solitaire plaatsing. Hierbij wordt gedacht aan het bundelen van de turbines zelf tot lijnen of parken, of aan de bundeling met verkeer- en vaarwegen.

De plaatsing van windturbines nabij de hoofdinfrastructuur mag niet conflicteren met de inrichting van vrijwaringszones en met de zonering in verband met de externe veiligheid en het milieu.

Bij plaatsing nabij de waterkering moet rekening worden gehouden met de veiligheidsfunctie.

De gemeente heeft als beleid om uitbreiding van het geplaatste vermogen te stimuleren. Het plangebied is voornamelijk bedoeld voor wonen en dat lijkt vooralsnog niet goed samen te kunnen gaan met de plaatsing van een combinatie van windturbines. Om deze reden zal de gemeente zich vooralsnog bij de stimulering van duurzame energie beperken tot het plaatsen van zonnecollectoren. Aangezien het bouwen van een collector voor warmteopwekking sinds 1 januari 2003 meestal vergunningvrij is geworden, zijn geen voorschriften hiervoor opgenomen.

Energieopslag

Door de recente aandacht voor warmte –koude opslag (WKO) ook wel energieopslag genoemd, is aandacht voor de ruimtelijke consequenties wenselijk. WKO maakt gebruik van de constante temperatuur van diep grondwater uit het 2^e of 3^e watervoerend pakket. Het water wordt op een plaats onttrokken en elders geïnfilteerd op dezelfde diepte. Bovengronds wordt warmte aan het grondwater toegevoegd of onttrokken. Er ontstaan op deze wijze 2 lokale zones in het grondwaterpakket, waarvan de een kouder en de ander warmer is dan het omringende grondwater. De omvang van de zones is afhankelijk van het debiet en de hoeveelheid warmte.

Een potentieel probleem ontstaat wanneer de aanleg van systemen niet wordt geregisseerd. Zonder regie bestaat de kans dat de ondergrond niet efficiënt wordt benut, omdat de systemen niet op elkaar aansluiten of de aanleg van toekomstige systemen belemmeren. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor de Grondwaterwet en voor het grondwater onder de Waterwet, die in de loop van 2009 in werking treedt. De provincie heeft momenteel het beleid om bij toenemende vraag naar deze systemen de krachten te bundelen en in samenwerking met de betrokkenen een masterplan energieopslag op te stellen.

Hoofdstuk 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De uitbreiding van bedrijfsbebouwing op de locatie Zijdelweg 23 te Amstelveen is een particulier initiatief, waarbij de kosten voor de realisatie van het plan geheel voor rekening zijn voor de initiatiefnemers KAATEE TRANSPORT B.V. Aangezien het eigendom in particuliere handen is, zijn er derhalve geen financiële consequenties voor de gemeente Amstelveen.

Voor onderhavig bouwplan zullen er geen openbare voorzieningen dienen te worden aangelegd of aangepast, derhalve zijn er geen kosten van openbare voorzieningen van toepassing die middels een exploitatieplan dienen te worden verhaald.

Hoofdstuk 6 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.1 Overleg met de bevolking

Het ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid, Zijdelweg 21-23 is verzonden aan de gemeente Uithoorn waaraan de betreffende locatie grenst. Aangegeven is dat er voor dit type bedrijf wellicht een geschiktere locatie te vinden is binnen het regionale aanbod van bedrijven terreinen. Desondanks is er begrip voor het feit dat aan een bestaand bedrijf de mogelijkheid tot uitbreiding en transformatie van bedrijfsactiviteiten wordt geboden.

Het ontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein Amstelveen Zuid, Zijdelweg 21-23 is gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 21 april 2011 tot en met woensdag 1 juni 2011, om belanghebbenden in de gelegenheid te stellen hun zienswijze(n) naar voren te brengen.

6.2 Overleg met instanties

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijksdiensten en andere instanties op 16 februari 2011.

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. Gasunie
5. Brandweer Amstelland.

De instanties welke staan vermeld onder de nummers 1 en 5 hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De instanties welke staan vermeld onder nummer 2 hebben te kennen gegeven, dat zij geen opmerkingen hebben, dan wel dat het voorontwerp geen onderwerpen raken waarbij deze instanties belang hebben.

De instanties welke staan vermeld onder de nummers 3 en 4 hebben inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan.

In bijlage 3 volgt een samenvatting van de reacties en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

6.3 Vaststelling

Het bestemmingsplan is vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van 21 september 2011.