



Ontwerp bestemmingsplan FloraHolland locatie Zuid

Gemeente Uithoorn

Toelichting

27 juni 2013

Bestemmingsplan FloraHolland locatie Zuid

Gemeente Uithoorn

Toelichting

In ontwerp ter inzage gelegd	d.d. 15 maart 2013
Gewijzigd vastgesteld door de Gemeenteraad	d.d. 27 juni 2013



Ontwerp bestemmingsplan FloraHolland locatie Zuid

Gemeente Uithoorn

Toelichting

27 juni 2013



INHOUD

pagina

1. Inleiding	
1.1 Inleiding	2
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3 Aanleiding en doelstelling bestemmingsplan	4
1.4 Leeswijzer	5
2. Beleidskader	
2.1 Juridisch/planologische regelingen	7
2.2 Europees en rijksbeleid	9
2.3 Provinciaal beleid	11
2.4 Regionaal beleid	15
2.6 Gemeentelijk beleid	18
3. Beschrijving van het plan	
3.1 Inleiding	25
3.2 Geschiedenis	25
3.3 Bestaande situatie	26
3.4 Nieuwe ontwikkelingen	34
4. Randvoorwaarden	
4.1 Verkeer	45
4.2 Akoestische aspecten	46
4.3 Veiligheid en technische infrastructuur	47
4.4 Luchthavenindelingbesluit	49
4.5 Bodemkwaliteit	51
4.5 Luchtkwaliteit	52
4.7 Waterhuishouding en riolering	53
4.8 Flora en fauna	54
4.9 Cultuurhistorie en archeologie	55
4.10 Regionale behoefte	55
5. Bestemmingsregeling	
5.1 De planvorm	58
5.2 Toelichting op de regels	59
6. Economische uitvoerbaarheid	
6.1 Eigendomsverhoudingen	69
6.2 Financiële uitvoerbaarheid	69
7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	
7.1 Maatschappelijk overleg en inspraak	71
7.2 Artikel 3.1.1 Bro	71

Bijlagen:

1. Schematische weergave Locatie Zuid
2. Massastudie bebouwing entreezone
3. Onderzoek externe veiligheid



Ontwerp bestemmingsplan FloraHolland locatie Zuid

Gemeente Uithoorn

Toelichting

27 juni 2013

- 4. Verantwoording toename groepsrisico**
- 5. Verkennend bodemonderzoek**
- 6. Asbestonderzoek**
- 7. Flora & faunaonderzoek**
- 8. Overzicht eigendomssituatie**
- 9. Nota inspraak- en vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Locatie Zuid**



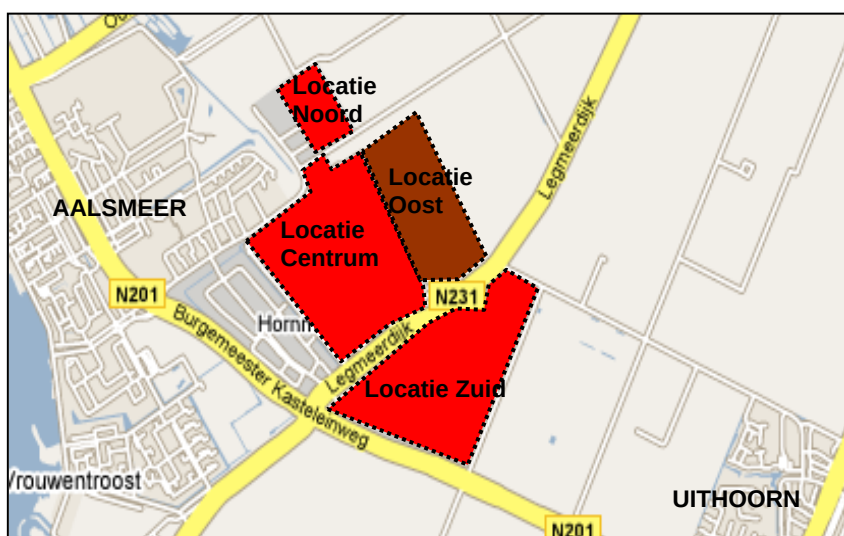
1 Inleiding



1.1 Inleiding

De Bloemenveiling Aalsmeer is sinds 1972 gevestigd aan de Legmeerdijk. In de loop der jaren zijn de veiling en de bijbehorende bedrijvigheid gegroeid waardoor het complex van de veiling (FloraHolland) is uitgebreid. Het veilingcomplex bestaat momenteel uit de terreinen Locatie Centrum, Locatie Noord en Locatie Zuid. Tevens worden er plannen voorbereid voor een uitbreiding van het veilingterrein (Locatie Oost). Zowel Locatie Centrum, Locatie Noord als Locatie Oost zijn gelegen in de gemeente Aalsmeer. Locatie Zuid is gelegen in de gemeente Uithoorn.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het in de gemeente Uithoorn gelegen terrein Locatie Zuid.



Afbeelding: bestaande situatie Locatie Centrum, Locatie Noord en Locatie Zuid en toekomstige uitbreiding Locatie Oost (bron: <http://maps.google.com>)

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan "Locatie Zuid" is gelegen ten zuiden van Locatie Centrum en ten noordwesten van de kern Uithoorn. Het gebied wordt globaal begrensd door de Legmeerdijk (N231), de Randweg, de Poelweg en de Provincialeweg (N201¹).

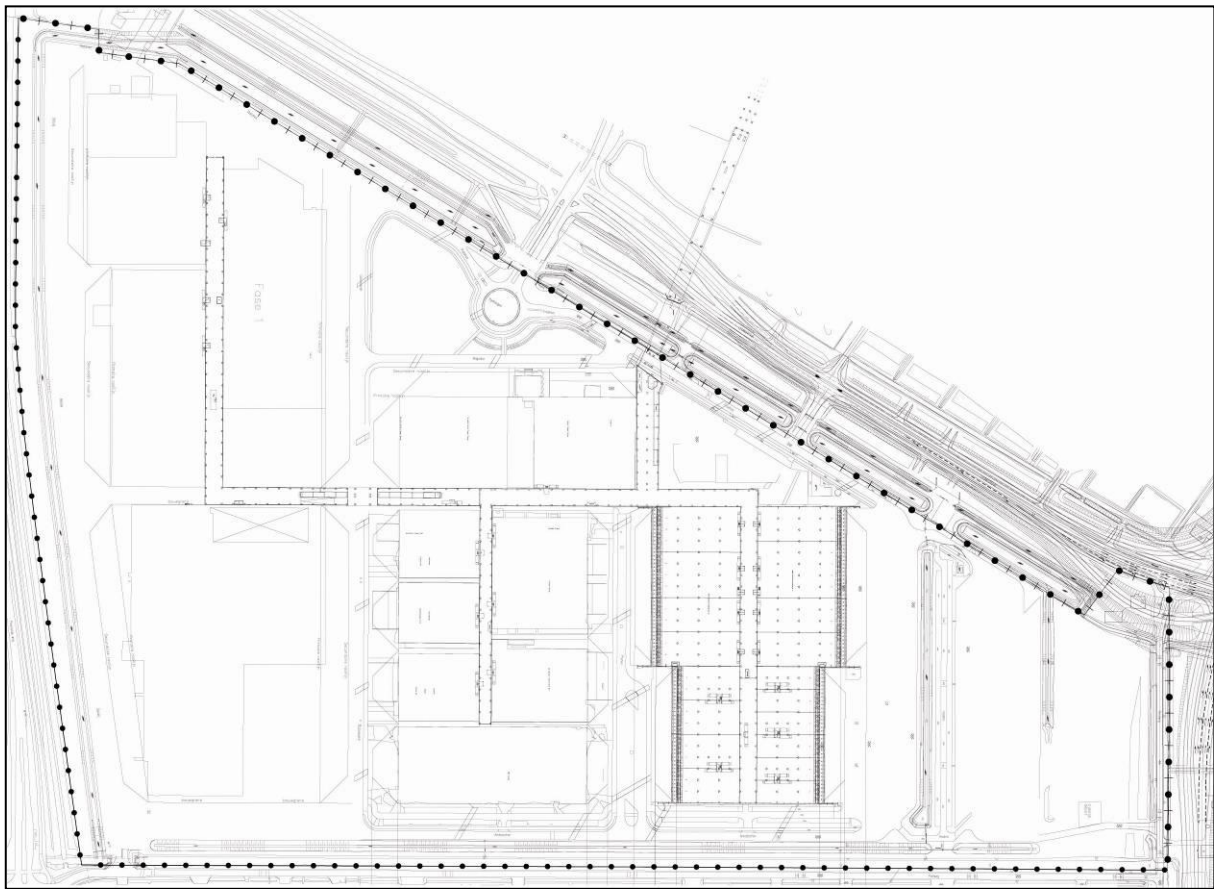
¹ De huidige benaming van de Provincialeweg is N201, deze benaming zal in de toekomst wijzigen.



Afbeelding: ligging plangebied bestemmingsplan "Locatie Zuid" in groter verband (bron: <http://maps.google.com>)

Het plangebied van het nieuwe bestemmingplan "Locatie Zuid" wordt als volgt begrensd:

- | | |
|-----------------------|---|
| aan de noordkant: | de Randweg, gelijklopend met de gemeentegrens met Amstelveen; |
| aan de oostkant: | de aan de kant van de Poelweg gelegen grens van het veilingterrein; |
| aan de zuidkant: | de groenstrook tussen Betula en het tracé voor de nog te realiseren openbaar vervoersverbinding langs de Provincialeweg (N201); |
| aan de noordwestkant: | de Legmeerdijk, gelijklopend met de gemeentegrens met Aalsmeer. |



Afbeelding: plangrenzen bestemmingplan "Locatie Zuid"

1.3 Aanleiding en doelstelling bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan voor Locatie Zuid (1993) is een globaal bestemmingsplan dat indertijd is opgesteld met het doel om een bedrijventerrein te realiseren voor bedrijven die aan de bloemenveiling zijn gerelateerd. In overleg tussen de veiling en de gemeente is indertijd besloten om kavels op Locatie Zuid te verkopen en de bedrijven zelf de bedrijfsbebouwing te laten ontwikkelen. Om de ontwikkeling van de kavels in goede banen te leiden hebben de veiling en de gemeente in juni 1998 aanvullende kaders en uitgangspunten voor de kavels vastgelegd door middel van het sluiten van een convenant. Bijna alle uitgegeven kavels op Locatie Zuid zijn inmiddels ontwikkeld op basis van deze kaders en uitgangspunten.

De gerealiseerde bebouwing en infrastructuur past binnen het geldende globale bestemmingsplan. De kaders van het geldende bestemmingsplan zijn daarbij niet gelijk aan de kaders en uitgangspunten zoals vastgelegd in het convenant. Het geldende bestemmingsplan is daardoor niet geschikt als actueel beheersplan. Omdat Locatie Zuid inmiddels grotendeels is ontwikkeld is het wenselijk om voor Locatie Zuid een nieuw bestemmingsplan op te stellen dat zal fungeren als actueel beheersplan.

Een andere aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is dat het huidige bestemmingsplan is vastgesteld in 1993 en gezien de leeftijd toe is aan vervanging.



Het doel van het nieuwe bestemmingsplan is om een actueel toetsingskader te vormen voor het beheer van Locatie Zuid, waarbij de gehanteerde kaders en uitgangspunten zoals vastgelegd in het convenant het uitgangspunt vormen. Tevens dient het nieuwe bestemmingsplan een toetsingskader te vormen voor enkele mogelijke ontwikkelingen die op termijn worden voorzien (zie paragraaf 3.4). Het betreft de entreezone en de noordkant van het terrein (tussen het vrachtwagenparkeerterrein en de Randweg).

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (voorheen plankaart) en regels en wordt vergezeld van een toelichting (zie ook hoofdstuk 5). De verbeelding en de regels vormen het juridische deel van het bestemmingsplan en regelen tezamen het gebruik van de gronden en de bebouwingsmogelijkheden. De toelichting bij het bestemmingsplan geeft achtergrond- en aanvullende informatie.

De toelichting is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader weergegeven. Er wordt ingegaan op het relevante beleid op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau.

In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van het plan gegeven. Allereerst wordt ingegaan op de huidige situatie en vervolgens wordt de planvorming beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt aandacht geschonken aan allerlei randvoorwaarden zoals verkeer, bodem, water en luchtkwaliteit.

In hoofdstuk 5 komt de bestemmingsregeling aan de orde. Er wordt uitleg gegeven over de planvorm en de regels. Per bestemming wordt uiteen gezet hoe de bestemmingsregeling werkt.

De maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid komen in hoofdstuk 6 aan bod. Er wordt daarbij onder meer ingegaan op de ter inzage legging en het artikel 3.1.1-overleg Bro (Besluit ruimtelijke ordening).

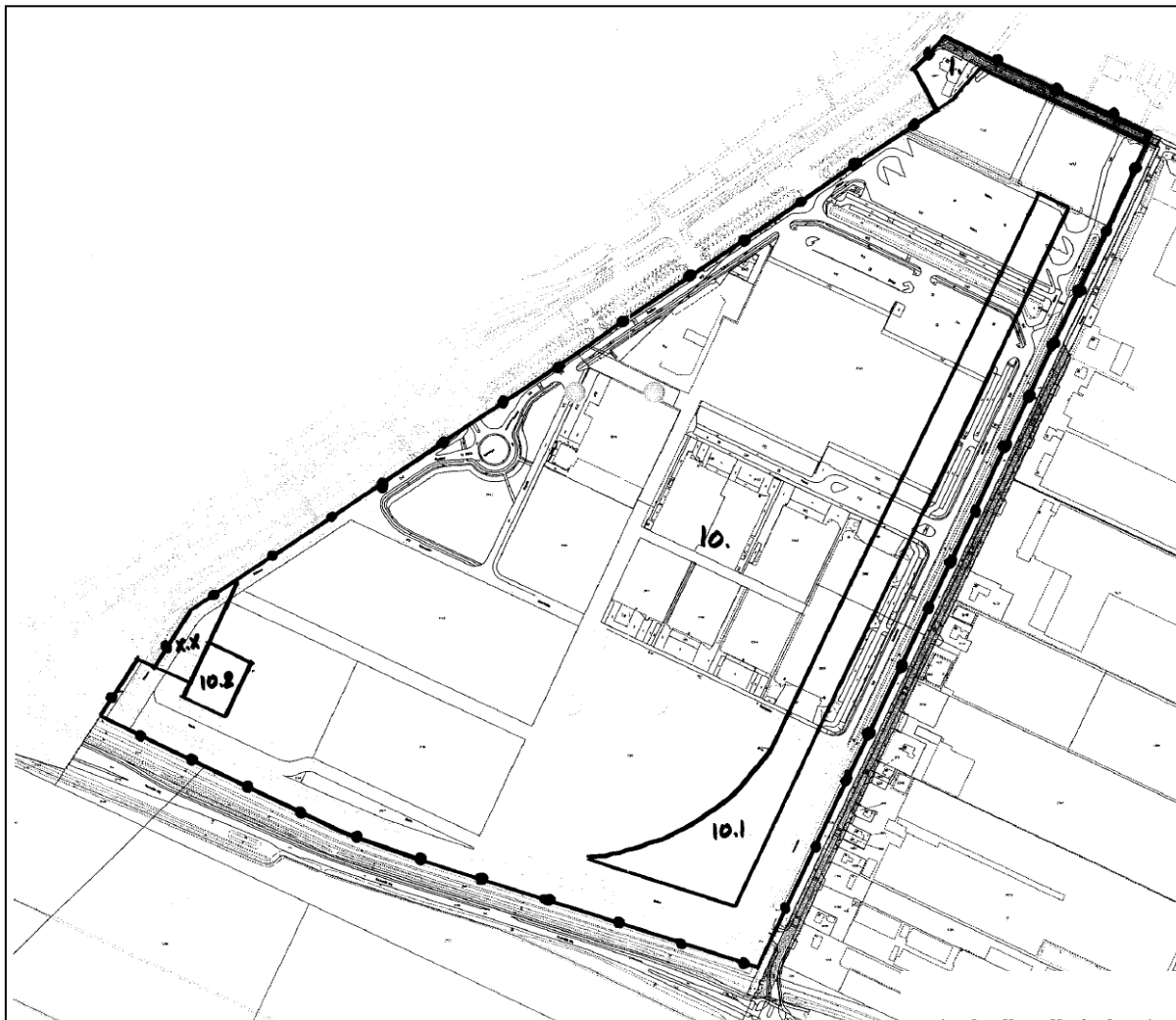


2 Beleidskader



2.1 Juridisch/planologische regelingen

Tot de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan gelden in het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan "Locatie Zuid" een drietal bestemmingsplannen (alsmede een herzieningsplan en een wijzigingsplan). Tevens is er in het verleden nog een tweetal artikel 19 WRO vrijstellingsprocedures gevolgd.



Afbeelding: vigerende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan "Bedrijfsterreinen V.B.A. 1992"

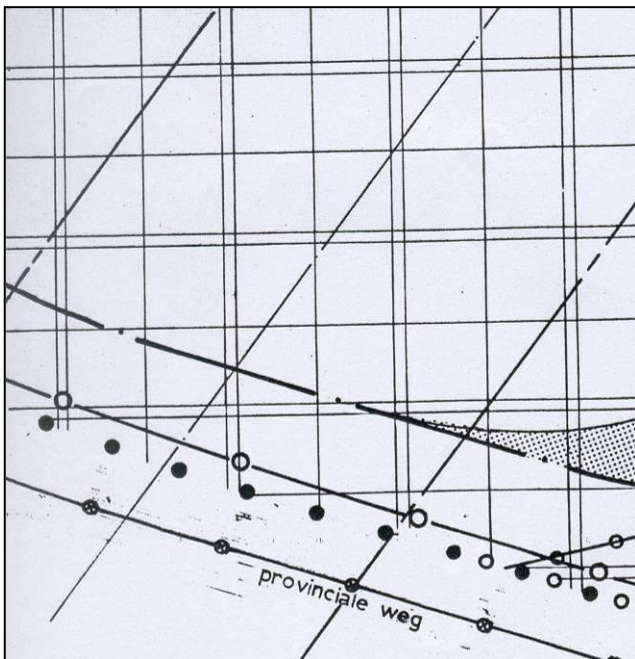
Voor het grootste deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan "Bedrijfsterreinen V.B.A. 1992". Het bestemmingsplan is op 27 mei 1993 vastgesteld door de gemeenteraad van Uithoorn en op 28 september 1993 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

Op 13 november 1998 is door de gemeenteraad van Uithoorn een 1^e wijziging van het bestemmingsplan vastgesteld, welke op 5 januari 1999 is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.



Op 24 juni 1999 heeft de gemeenteraad van Uithoorn een 1^e herziening van het bestemmingsplan vastgesteld, welke op 10 september 1999 is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Het bestemmingsplan had tot doel om de realisatie van VBA-Zuid (vorige naamgeving van Locatie Zuid) mogelijk te maken. Het grootste deel van het plangebied is daarom globaal bestemd. Bijna het gehele terrein is bestemd als “Veilingdoeleinden”, met uitzondering van een kleine zone in het zuidwesten. Deze zone is bestemd als “Openbare nutsdoeleinden”. De hiervoor genoemde herziening heeft er toe geleid dat de bestemming uiteindelijk is vervangen door de bestemming “Veilingdoeleinden”. Het geplande transformatorstation werd namelijk in Aalsmeer gerealiseerd.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan “Bedrijfsterreinen V.B.A. 1992”

Gronden met de bestemming “Veilingdoeleinden” mogen worden gebruikt voor een veilingcomplex ten behoeve van de afzet van sierteeltproducten en ten behoeve van het verlenen van aan de sierteelt verwante dienstverlening. In het bijbehorende artikel worden enkele voorbeeldactiviteiten opgesomd.

In het bestemmingsvlak is een bouwvlak opgenomen dat voor maximaal 60% mag worden bebouwd, waarbij vrijstelling kan worden verleend tot maximaal 80%. Gebouwen buiten de bouwgrens zijn op bepaalde plekken toegestaan, waarbij een dergelijk gebouw een maximum oppervlakte van 250 m² mag hebben en het gezamenlijke oppervlak van de gebouwen buiten de bouwgrenzen hoogstens 2.000 m² bedraagt. De hiervoor genoemde 1^e wijziging heeft er toe geleid dat de bouwgrens 30 meter in oostelijke richting is opgeschoven. De maximale bouwhoogte van gebouwen bedraagt 22 meter, met uitzondering van 40% van de gebouwen waar een maximale bouwhoogte van 28 meter voor geldt en 10% waarvoor een maximale hoogte van 32 meter voor geldt. Er is een vrijstelling opgenomen om het maximum percentage van 40% voor een bouwhoogte van 28 meter te verhogen naar 60%. Gebouwen buiten de bouwgrenzen mogen een goothoogte van maximaal 4,5 meter hebben. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen maximaal 25 meter hoog zijn. Het gebied



waarvoor een 1^e wijziging is vastgesteld en goedgekeurd heeft een maximale bouwhoogte van 12 meter in verband met de ligging nabij de Poelweg.

Burgemeester en Wethouders zijn tenslotte bevoegd om bepaalde gronden met de bestemming "Veilingdoeleinden" te wijzigen in de bestemmingen "groen" en "wegen", mits wordt voldaan aan de gestelde wijzigingsregels.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met een aanwezige gasleiding die ter plaatse van het huidige vrachtwagenparkeerterrein loopt. In een zone van 4 meter van deze gasleiding mogen geen gebouwen worden gebouwd, terwijl in een zone tot 30 meter alleen gebouwen zijn toegestaan indien de Gasunie middels een schriftelijke verklaring heeft aangegeven geen bezwaar tegen de bebouwing te hebben.

Bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1984"

De Randweg en voormalige woning op de hoek Legmeerdijk-Randweg vallen onder het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1984". Het bestemmingsplan is op 21 maart 1985 vastgesteld door de gemeenteraad van Uithoorn en op 20 mei 1986 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Bij Koninklijk besluit van 15 maart 1991 is goedkeuring aan een deel van het bestemmingsplan onthouden.

De Randweg is bestemd als "Wegen" en de woning als "Agrarische Doeleinden IV" (Aa). Voor het perceel van de voormalige woning is een artikel 19 WRO vrijstellingsprocedure doorlopen, welke de realisatie van een deel van de verlegging van de N201 mogelijk maakt (het gedeelte op grondgebied van de gemeente Uithoorn). Ter plaatse van de voormalige woning is een fly-over naar de Legmeerdijk voorzien.

Bestemmingsplan "Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1962"

Een kleine strook in het westen behoorde in het verleden tot de gemeente Aalsmeer. Na de grenswijziging behoort de strook tot de gemeente Uithoorn. Om de gronden dezelfde bestemming te geven als de rest van het terrein van het terrein is er een artikel 19 WRO vrijstellingsprocedure gevolgd. Op 4 februari 2003 hebben Burgemeester en Wethouders besloten om de vrijstelling te verlenen.

Door middel van het doorlopen van de vrijstelling procedure konden infrastructurele werken worden uitgevoerd.

2.2 Europees en rijks beleid

Een bestemmingsplan is een plan waarin het ruimtelijke beleid van de verschillende overheden (Rijk, provincie, regio en gemeente) geïmplementeerd wordt en zodoende tot uiting komt. Voor het plangebied van bestemmingsplan "Locatie Zuid" is een aantal beleidsstukken op Europees en rijksniveau relevant. In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze dat beleid op dit nieuwe bestemmingsplan van invloed is. Het provinciaal beleid en het regionaal beleid worden beschreven in paragraaf 2.3 en 2.4. Het gemeentelijk beleid komt aan bod in paragraaf 2.5.



Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Ten aanzien van de sectoren Agro & Food en Tuinbouw is aangegeven dat deze een ketenclustering kennen van innovatie, productie, handel en logistiek. Deze ketenclustering speelt zich grotendeels af in de greenports, waaronder Greenport Aalsmeer. Voor het versterken van de greenports is een multimodaal logistieknetwerk nodig en ruimte voor vernieuwing, schaalvergroting en intensivering van de productiefunctie in combinatie met de beschikbaarheid van CO₂, zoet water en geothermie. De stedelijke regio's van onder meer greenports worden door het Rijk van nationale betekenis geacht en zijn daarmee onderdeel van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen.

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Het bij de structuurvisie behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden (en op 1 oktober 2012 aangevuld). In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijkswaagen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.



Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op de voorliggende vernieuwing het plangebied. De onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Deze kaderrichtlijn moet onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dit verband is het Nationaal Bestuursakkoord Water relevant, welk op 25 juni 2008 onder andere in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van de richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden.

Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan in werking getreden. Het Nationaal Waterplan zet het beleid uit de Vierde Nota versterkt voort. Het beleidsdoel is het realiseren of in stand houden van duurzame en klimaatbestendige watersystemen.

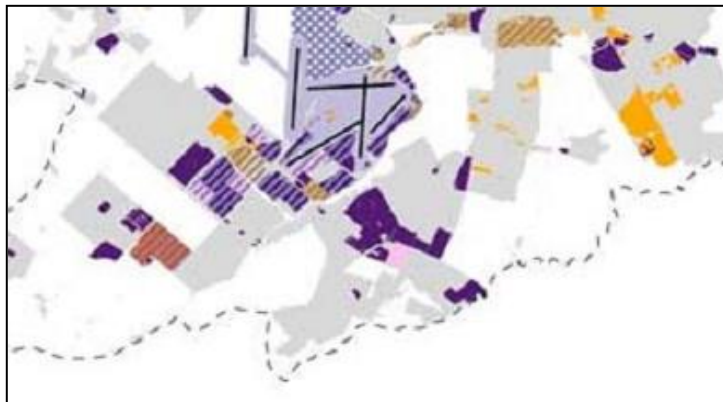
Bij de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zullen de wateraspecten een zwaarder belang in de afweging moeten krijgen, dan onder het beleid van de Vierde Nota het geval is. Dit is noodzakelijk om op de korte en de lange termijn te kunnen blijven beschikken over duurzame en klimaatbestendige watersystemen.

2.3 Provinciaal beleid

De provincie heeft op 21 juni 2010 de structuurvisie en de provinciaal ruimtelijke verordening vastgesteld als vervanging van de twee streekplannen Noord-Holland Zuid en het Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord.

Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. De Structuurvisie gaat onder meer in op klimaatbestendigheid, de ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad en duurzaam ruimtegebruik. Gelet op de totaalkaart van de Structuurvisie en de themakaart "voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten" is het plangebied van deze structuurvisie aangewezen als "vastgesteld of bestaand bedrijventerrein" en "Greenport".



- Vastgestelde of bestaande kantoorlocatie
- Zacht plan voor kantoorlocatie
- Vastgesteld of bestaand bedrijventerrein
- Zacht plan voor bedrijventerrein
- Strategische reserve bedrijventerrein
- Havengebonden bedrijventerrein
- Schipholgebonden bedrijventerrein
- Schiphol- en havengebonden bedrijventerrein

*Afbeelding: uitsnede themakaart
Structuurvisie "voldoende en
gedifferentieerde ruimte voor economische
activiteiten"*

In de Structuurvisie komen bedrijventerreinen met name aan de orde bij het punt duurzaam ruimtegebruik. Onder duurzaam ruimtegebruik verstaat de Provincie Noord-Holland het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek. Deze juiste plek wordt bepaald door verschillende factoren zoals de aanwezige milieukwaliteit, de behoefte aan voorzieningen zoals passende huisvesting voor bewoners en bedrijven op specifieke locaties en de bereikbaarheid van die locaties. Uitgangspunt is een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen, waarbij milieukwaliteiten als (externe) veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, geur en geluid, maar ook waterkwaliteit belangrijke randvoorwaarden zijn. Hierbij streeft de Provincie naar oplossingen die ruimte laten voor veranderende omstandigheden en die zo efficiënt mogelijk gebruik maken van de beschikbare ruimte.

Een sterke internationale concurrentiepositie is en blijft de basis voor de welvaart van Noord-Holland. Daarom kiest de Provincie voor het faciliteren van de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland. De Provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De Provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied, met name waar het gaat om onder meer bedrijventerreinen.

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.

Niet alleen voldoende ruimte voor bedrijfsgebouwen is van belang. Ook de randvoorwaarden, zoals een adequate (digitale) infrastructuur, moeten op orde zijn. De Provincie Noord-Holland zorgt er daarom samen met gemeenten voor dat werklocaties regionaal goed ontsloten worden, ook per openbaar vervoer. Bij het bepalen van de plaats van nieuwe werklocaties is de infrastructuur niet volgend, maar sturend.

Aangezien bij (her-)ontwikkeling van bedrijventerreinen rekening gehouden moet worden 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. Hier zal specifiek op worden ingegaan door middel van een nog op te stellen onderzoek naar behoefteramingen voor bedrijventerreinen. Greenport Aalsmeer (waaronder Locatie Zuid) is door de Provincie overigens expliciet benoemd als onderdeel van het uitvoeringsprogramma voor bedrijventerreinen.

Voor glastuinbouw doet de Provincie onderzoek naar de locatiekeuze en begrenzing. Indien de concentratiegebieden volledig benut zijn zal uitbreiding van de glastuinbouw in de voor hen aangewezen gebieden gezocht moeten worden.

Greenport Aalsmeer is in de Structuurvisie als lopend project aangemerkt waarbij het doel is om het glastuinbouwcomplex rond Aalsmeer en de marktplaats voor de sierteeltsector rond Aalsmeer te behouden en te versterken. Het betreft het verbeteren van het functioneren van de glastuinbouwketen en de marktplaats Greenport door reconstructie van verouderde glastuinbouwlocaties en verbeteren van de bereikbaarheid in relatie tot seaport (Noordzeekanaalgebied) en airport (Schiphol). Ook zal innovatie en duurzaamheid worden gestimuleerd.

Voor (een deel van) dit project is een risico-inschatting gemaakt in de passende beoordeling bij het plan-MER structuurvisie Noord-Holland op mogelijke effecten die bij uitwerking of ontwikkeling op kunnen treden. Uit de risico-inschatting is gebleken dat vervolgonderzoek nodig is om een significant (negatief) effect uit te kunnen sluiten. Bij de uitwerking van dit project dient nader onderzoek plaats te vinden naar het optreden van mogelijke (significante) effecten.

De verschillende landschappen en de rijkdom aan cultuurhistorie zijn de kracht van Noord-Holland. Onder meer de veenweiden, de droogmakerijen en de Stelling van Amsterdam zijn geliefd en uniek. Ze maken Noord-Holland tot een prettige provincie om te wonen, te werken en te recreëren. De landschappen zijn van groot belang voor de aantrekkelijkheid van Noord-Holland als vestigingsplaats voor internationaal concurrerende bedrijven en hun kenniswerkers. De Provincie Noord-Holland wil deze (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe plannen dienen de ontwikkelingsgeschiedenis, de ordeningsprincipes en bebouwingskarakteristiek van het landschap en de inpassing in de ruimere omgeving als uitgangspunt te hanteren. Mogelijke negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd. Het plangebied van deze structuurvisie behoort tot het droogmakerijenlandschap.

Gelet op de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is het plangebied van het bestemmingsplan aangewezen als bedrijventerrein binnen de Greenport. Geconcludeerd kan worden dat de inhoud van het bestemmingsplan overeenkomt met de Structuurvisie Noord-Holland 2040.



Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening is het beleid zoals weergegeven in de Structuurvisie in regels vertaald. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen. Het gaat daarbij om onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. De voor het plangebied van het bestemmingsplan relevante onderwerpen zijn volumineuze detailhandel op bedrijventerreinen, grootschalige (perifere) detailhandel, locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied, landbouw en regionale waterkeringen. Uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening blijkt ten aanzien van deze onderwerpen het volgende:

1. Het is niet toegestaan om volumineuze detailhandel uit te oefenen op een bedrijventerrein. Onder volumineuze detailhandel worden winkelformules verstaan die vanwege de omvang en de aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben, zoals bouwmarkten, tuincentra, wooninrichtingszaken en autobedrijven. Een afhaalpunt ten behoeve van e-commerce en onzelfstandige detailhandel die behoort bij een toegestane bedrijfsuitoefening, daaraan nauw aansluit en zowel bedrijfseconomisch als ruimtelijk een ondergeschikt onderdeel uitmaakt van de bedrijfsuitoefening zijn wel toegestaan op een bedrijventerrein. Ook kan een uitzondering worden gemaakt ten behoeve van de vestiging van volumineuze, brand of explosiegevaarlijke detailhandel die in binnensteden en wijkwinkelcentra uit een oogpunt van hinder, veiligheid of verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn.
2. Grootschalige (perifere) detailhandel dienen in binnensteden en/of wijkwinkelcentra dan wel aansluitend daaraan te worden gerealiseerd. Grootschalige detailhandel is detailhandel groter dan 1.500 m² vloeroppervlak (buiten bestaande winkelcentra) en groter dan 5.000 m² (binnen bestaande winkelcentra);
3. Binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) zijn nieuwe bedrijventerreinen toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met de geldende provinciale planningsopgave. Onder dat laatste wordt de som verstaan van de uitbreidingsvraag en vervangingsvraag aan nieuwe bedrijventerreinen verminderd met de verwachte ruimtewinst. Het plangebied behoort verder tot het BBG.
4. Er dient rekening te worden gehouden met regionale waterkeringen als de Legmeerdijk.

Het plangebied van het bestemmingsplan is gelegen in het BBG. In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de bestaande situatie. Er wordt daarbij wel de herontwikkeling van een tweetal locaties mogelijk gemaakt. Door de ligging binnen het BBG en doordat voldaan wordt aan de geldende provinciale planningsopgave mag het bestemmingsplan herontwikkeling van de twee locaties mogelijk maken. Volumineuze detailhandel en grootschalige (perifere) detailhandel zijn niet toegestaan binnen het plangebied.

Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan het de Provinciaal Ruimtelijke Verordening.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie: Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit

De Leidraad is op 21 juni 2010 als onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.



De provincie omschrijft ruimtelijke kwaliteit aan de hand van kernkwaliteiten van het landschap. Het plangebied behoort tot het veenpolderlandschap. In en nabij het plangebied zijn volgens de Leidraad geen kernkwaliteiten van toepassing.

2.4 Regionaal beleid

Visie en strategie Greenport Aalsmeer 2030 "Samenwerken aan een bloeiend perspectief"

In 2012 heeft de Greenport Aalsmeer haar Middellange termijnvisie geactualiseerd. De visie is in de Stuurgroep Greenport van 24 mei 2012 vastgesteld. Greenport Aalsmeer is een samenwerkingsverband van Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Nieuwkoop, Kaag en Braassem en Uithoorn, Flora Holland, Kamer van Koophandel Amsterdam, Blooming Breedere, Vereniging van Groothandelaren en Bloemkwekerijproducten (VGB), LTO Noord Glaskracht en nak tuinbouw.

De ambitie van Greenport Aalsmeer is om de internationale concurrentiepositie van het sierteeltcomplex Greenport Aalsmeer te versterken door gerichte inzet op duurzaamheid, kennis, innovatie en door te zorgen voor excellente basisvoorwaarden op het gebied van onderwijs, arbeidsmarkt, ruimte, bereikbaarheid en maatschappelijk draagvlak.

Ten aanzien van het thema ruimte wordt ingezet op het behoud van voldoende en passende ruimte voor alle activiteiten van het sierteeltcluster, modernisering verouderde glastuinbouwgebieden en concentratie van verspreid glas met ruimtelijke kwaliteit als harde randvoorwaarde.

Locatie Zuid, waar veel groothandelsbedrijven zijn gevestigd, behoort samen met de Bloemenveiling tot de kern van Greenport Aalsmeer. De uitgangspunten van onderhavig bestemmingsplan dragen bij aan de opgave om in de nabijheid van het veilingcomplex ontwikkelmogelijkheden te scheppen voor bedrijvigheid waarbij vestiging nabij de veiling van economisch belang is.

Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 "Snoeien om te kunnen bloeien"

De Uitvoeringsstrategie Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren) 2010-2040 "Snoeien om te kunnen bloeien" is op 23 juni 2011 vastgesteld. De Plabeka uitvoeringsstrategie is opgesteld om overeenstemming te bereiken over de programmering van kantoorlocaties en bedrijventerreinen in de deelregio's van de Noordvleugel van de Randstad en afspraken te maken over (niet-vrijblijvende) handhavingsmechanismen.

De uitvoeringsstrategie Plabeka richt zich op:

- het versterken van het internationale profiel;
- het creëren van evenwicht tussen vraag en aanbod naar werklocaties;
- het op elkaar afstemmen van kwaliteit en kwantiteit;
- de organisatie en rolverdeling van partijen bij de uitvoering.

De volgende afspraken zijn vastgelegd in de uitvoeringsstrategie Plabeka:

1. zuinig en duurzaam ruimtegebruik;
2. beter benutten van de bestaande voorraad;
3. samenwerking met private partijen is noodzakelijk en onmisbaar.



Ad 1 en 2 zuinig en duurzaam ruimtegebruik en betere benutting bestaande voorraad: voor wat betreft nieuwe ontwikkelingen is afgesproken dat er in de periode tot 2040 meer dan 500 hectare nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein van het planaanbod worden bevroren (dit komt neer op 23% van het totale planaanbod).

Voor de bestaande voorraad bedrijventerrein is de opgave 2.200 hectare verouderd bedrijventerrein te herstructureren.

Ad 3 samenwerking met private partijen: de Metropoolregio Amsterdam (MRA) vervult met de vastgestelde afspraken over bedrijventerreinen een voortrekkersrol als het gaat om regionale samenwerking.

De intensiveringsmogelijkheden die geschapen worden in het onderhavige bestemmingsplan sluiten aan bij het uitgangspunt “zuinig en duurzaam ruimtegebruik en betere benutting van de bestaande voorraad”.

Regionaal Verkeer en Vervoersplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP) is op 14 december 2004 vastgesteld door de regiodeelraad van de Stadsregio. In het RVVP zijn de volgende prioriteiten (speerpunten van beleid) aangegeven:

1. Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Hiermee is het belang van de regio als geheel het beste gediend.
2. Door de regionale middelen vooral in te zetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie worden de dikke verkeersstromen geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is niet alleen de bereikbaarheid gediend, maar omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid.
3. In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden.
4. Met capaciteitsuitbreidingen alleen, zo die al op tijd gerealiseerd en financieel gedekt zouden kunnen worden, kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Meer naar plaats en tijd gedifferentieerde prijzen vormen effectieve prikkels om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk.
5. Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.
6. De landelijk geformuleerde doelstellingen voor verkeersveiligheid voor deze regio gelden als harde doelstelling voor dit RVVP-beleid.
7. Met dit RVVP wordt er op aangedrongen om bij beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen de aspecten van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid integraal mee te wegen.
8. De bij het RVVP betrokken partijen binden zich aan de hoofdlijnen van dit beleid en aan de in gebiedspakketten vast te leggen afspraken.
9. Om recht te doen aan de noodzaak tot onderlinge afspraken, maar ook aan voldoende flexibiliteit in verdere planuitwerkingen vindt monitoring plaats, zowel op de



mobiliteitsontwikkelingen zelf als op de voortgang van het beleid. Het Uitvoeringsprogramma wordt op grond hiervan periodiek geactualiseerd.

De herontwikkeling van het plangebied heeft geen directe betrekking op het regionale netwerk. Overigens is de bereikbaarheid van het plangebied van dit bestemmingsplan aan te merken als goed vanwege de ligging aan de Legmeerdijk en de huidige en toekomstige N201. De huidige N201 zal in de toekomst worden gebruikt als tracé van de HOV-baan. Het plangebied zal daardoor niet alleen goed per auto en fiets bereikbaar zijn maar ook per openbaar vervoer.

Om de bereikbaarheid op bepaalde delen van de dag te verbeteren wordt er een tweede ontsluiting voor autoverkeer gerealiseerd aan de zijde van de Randweg/Poelweg. Ook is er indirect rekening gehouden met een ontsluiting op de langere termijn.

5.3.3.3 OV-Visie 2010-2030

Op 24 juni 2008 is de OV-Visie 2010-2030 vastgesteld door de Regioraad. De Visie is leidraad voor het investeringsprogramma van de regio en onderbouwt de ambities van de Stadsregio Amsterdam. Dat gebeurt op basis van demografische en ruimtelijke ontwikkelingen. De Noordvleugel van de Randstad groeit uit tot Metropoolregio die concurreert met andere Europese metropolen. Dat vraagt ruimtelijke en economische kwaliteiten. Maatschappelijke trends en ontwikkelingen veranderen de verplaatsingspatronen van mensen. Op verschillende verbindingen van, naar en binnen de Metropoolregio Amsterdam ontstaan zwaardere stromen, waardoor wegen en openbaar vervoer soms structureel overbelast raken. Om de Metropoolregio Amsterdam duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeer en vervoer van levensbelang. Het regionaal openbaar vervoer speelt daarbij de hoofdrol omdat het:

- mensen flexibiliteit en keuze biedt om activiteiten te ontplooiën;
- de aantrekkingskracht vergroot van de Metropoolregio als vestigingsplaats voor bewoners bedrijven en voorzieningen: openbaar vervoer als ruimtelijke kwaliteit;
- vervoerstromen bundelt en structureert en zo ruimtelijke ontwikkelingen stuurt;
- een serieus alternatief biedt voor de auto op drukke tijden en zwaarbelaste verbindingen;
- zorgt voor een schoon en efficiënt alternatief voor de auto in intensieve verblijfs gebieden;
- een basisbehoefte vervult voor mensen die geen auto kunnen, willen of mogen rijden.

Om deze functies adequaat te vervullen, gaat de Stadsregio Amsterdam – samen met regionale partners en het Rijk – het regionaal openbaar vervoer de komende twee decennia verbeteren én uitbreiden. Zodat dat openbaar vervoer gaat functioneren als drager van de Metropoolregio. Vanuit duurzaamheid is het niet de bedoeling dat het openbaar vervoer concurreert met de fiets. Als ambitie geldt daarom dat in 2030 het gezamenlijk spitsaandeel van fiets en openbaar vervoer in hoogstedelijke gebieden naar 70 procent moet groeien, in grote kernen naar 50 procent en in kleine kernen naar 30 procent.

De belangrijkste herkomsten en bestemmingen in de stadsregio zijn hoogfrequent met elkaar verbonden, met hooguit één overstap op een hoogwaardig knooppunt. Het OV-netwerk bestaat uit verschillende samenhangende lagen: naast het nationale en internationale vervoer met Intercity's en hogesnelheidslijnen zijn er regionaal twee lagen. Ten eerste is dat een combinatie van de regionale trein (de Amsterdamse RegioTrein of ART, een nieuwe regionale formule van de Sprinter en sneltrein) en de stadsgewestelijke metro. Ten tweede gaat het om hoogwaardige vormen van tram en bus. Hun kenmerken zijn een hoge



frequentie, behoorlijke snelheid en (ook door vrije banen en voorrang op kruisingen) een hoge betrouwbaarheid. Voorbeeld is de Zuidtangent. Voor lokale verplaatsingen én het voor- en natransport naar en van regionale haltes en stations rijden er fijnmazige ontsluitende bussen en trams. Dat onderliggende net vormt het haarvatenstelsel van het openbaar vervoer.

Het plangebied van dit bestemmingsplan grenst aan de huidige N201. Deze weg zal in de toekomst worden gebruikt als tracé van de HOV-baan. Het plangebied zal daardoor niet alleen goed per auto en fiets bereikbaar zijn maar ook per openbaar vervoer.

2.5 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Uithoorn

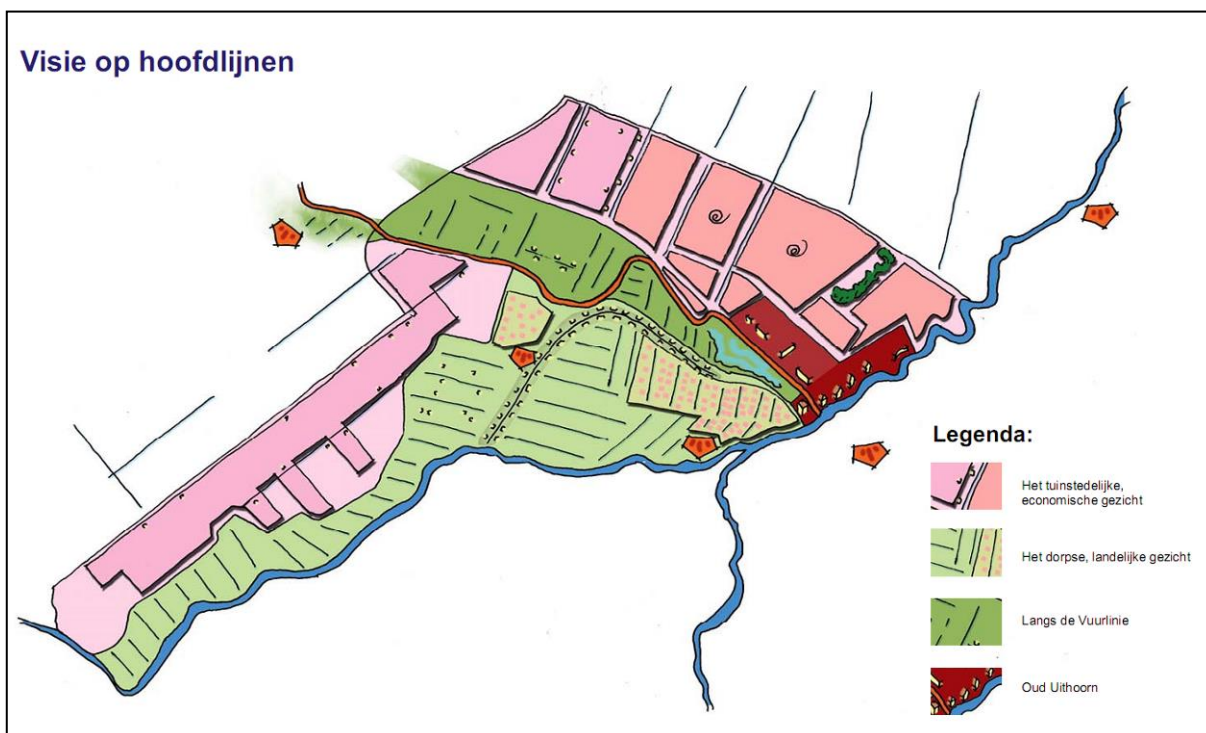
De Structuurvisie Uithoorn, welke tot stand is gekomen dankzij de medewerking van veel bewoners en organisaties, is op 8 oktober 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. Op 26 januari 2012 is een actualisering vastgesteld.

In de visie is gesteld dat Uithoorn een gemeente is met twee gezichten. De gemeente kent een duidelijk tuinstedelijk/economisch gezicht en een landelijk gezicht. Daartussen ligt een overgangszone waar een tuinstedelijke of landelijk karakter niet duidelijk zichtbaar is (Langs de Vuurlinie). Daarentegen komen in het dorpscentrum en in Thamerdal de twee gezichten van de gemeente juist samen.

In de navolgende afbeelding zijn de verschillende deelgebieden op hoofdlijnen weergegeven. Het plangebied van dit bestemmingsplan behoort tot het tuinstedelijk/economisch gezicht.



Visie op hoofdlijnen



Afbeelding: Visie op hoofdlijnen

Het tuinstedelijke, economische gezicht richt zich naar het noorden en het westen: Greenport Aalsmeer en het stedelijke gebied van Amstelveen/Amsterdam. Dit gebied kent een duidelijke scheiding tussen wonen en werken. De woongebieden kenmerken zich voornamelijk door groen, rust en ruimte, terwijl de economische activiteit (zoals Locatie Zuid) zich duidelijk aan de rand manifesteert. In dit gebied is het belangrijk om het tuinstedelijk karakter te versterken, het hoogdynamische karakter van de glastuinbouw- en veilinggerelateerde gebieden te behouden en het bedrijventerrein te versterken voor passende werkgelegenheid.

Voor alle deelgebieden, inclusief het tuinstedelijke, economische gezicht, zijn de belangrijkste ontwikkelingsrichtingen en opgaven aangegeven die de identiteit benadrukken. De ontwikkelingsrichtingen en opgaven dienen mede als toetsingskader bij nieuwe ontwikkelingen en zijn ook de basis voor de uitvoeringsagenda (een bijlage bij de Structuurvisie).

Ten aanzien van het tuinstedelijke, economische gezicht is als ontwikkelingsrichting onder meer aangegeven dat het belangrijk is om het hoogdynamische karakter van de glastuinbouw- en veilinggerelateerde gebieden te versterken en de uitstraling van het bedrijventerrein te verbeteren. Toekomstige veranderingen van functies, transformatie en inbreidingen van bebouwing kunnen hier plaatsvinden.

Het voorliggende bestemmingsplan geeft uitvoering aan de Structuurvisie. Het hoogdynamische karakter van veilinggerelateerde bedrijvigheid is veiliggesteld doordat het bestemmingsplan uitsluitend veilinggerelateerde bedrijvigheid mogelijk maakt waarbij een enigszins flexibel kader is vastgelegd waarbinnen zowel bestaande als nieuwe bedrijven zich kunnen ontwikkelen.



Uithoorns Verkeer- en Vervoerplan

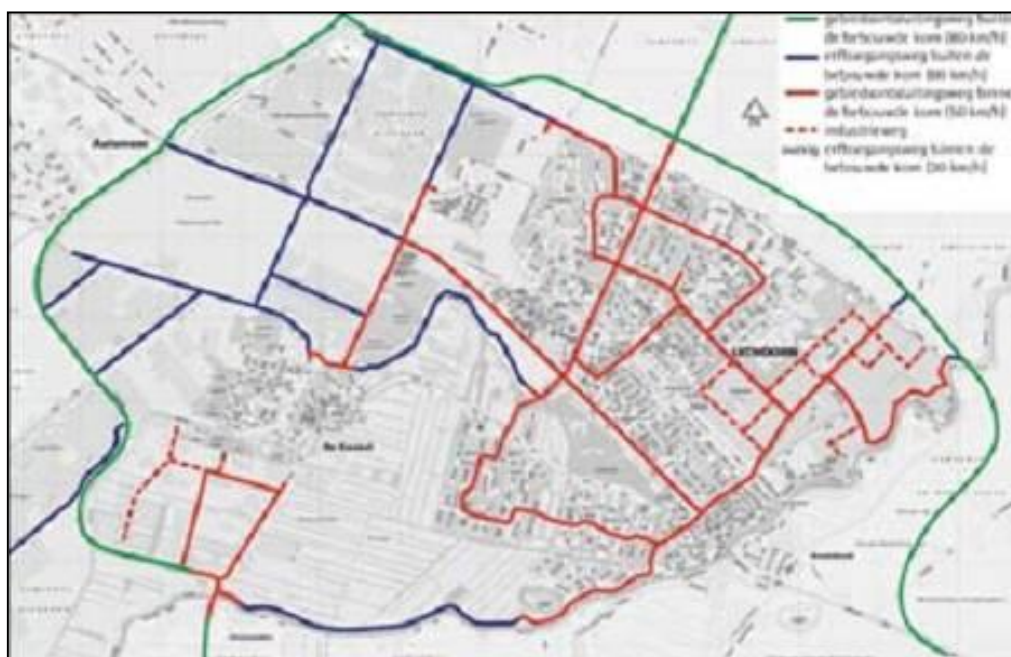
De gemeenteraad van Uithoorn heeft op 16 juni 2008 het Uithoorns Verkeer- en Vervoerplan (UVVP) vastgesteld. Centraal in het UVVP staan een betere bereikbaarheid en veiligheid en een hoger wooncomfort.

Tijdens de inventarisatiefase is gebleken dat er drie hoofdthema's (knelpunten) te onderscheiden zijn welke ook de kern van het UVVP vormen:

- De bestaande N201 na omlegging;
- Ontsluiting van De Kwakel;
- Herkenbare categorieën van wegen.

Naast deze hoofdthema's is er nog een aantal specifieke onderwerpen uitgewerkt, zoals fietsroutes, parkeren, etc.

In het UVVP is aangegeven dat de omlegging van de N201 grote invloed heeft op de verkeersstromen in en rond Uithoorn, onder meer omdat het verkeer andere routes gaat zoeken en de intensiteit op de huidige N201 kan afnemen. Om de intensiteit op de huidige N201 daadwerkelijk te laten afnemen zal er een knip worden aangebracht in de huidige N201 (ter hoogte van het dorpscentrum van Uithoorn). Doordat de huidige N201 een andere functie krijgt, zijnde een lokale weg die ondermeer het centrum ontsluit, kan de weg een andere inrichting krijgen en zijn ruimtelijke maatregelen (dichter bebouwen) gewenst om de weg een ander 'gezicht' te geven. Ook omliggende wegen kunnen in verband met het vervallen van het sluipverkeer een andere functie/inrichting krijgen. In het UVVP is daartoe een categorie-indeling gemaakt. De aan het plangebied grenzende Legmeerdijk is daarbij als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/u) aangewezen. Deze weg kent in de huidige situatie overigens deels al een 60 km/u regime. De Provinciale weg (huidige N201) en de Poelweg zijn aangemerkt als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/u).



*Afbeelding:
toekomstige
categorieën
wegen in
Uithoorn na
omlegging N201*



Naast de voorgaande wegcategorisering is in het UVVP ook gekeken naar een compleet en samenhangend fietsnetwerk. De Provinciale weg en de Randweg zijn allebei onderdeel van het fietsnetwerk, waarbij de Provinciale weg tot de regionale hoofdroute behoort en de Randweg tot de regionale route.



Afbeelding: uitsnede kaart fietsnetwerk

Ten aanzien van parkeren geldt dat er in geval van een nieuwe situatie parkeerkencijfers conform het ASVV 2004 van toepassing zijn.

Economische Visie 2020 “SamenWerken”

In februari 2010 is de Economische Visie 2020 “SamenWerken” vastgesteld. In deze visie zijn de belangrijkste ontwikkelingen en opgaven voor een economisch vitale toekomst weergegeven. Deze opgaven zijn vervolgens uitgewerkt in 6 thema's. Voor het onderhavige bestemmingsplan is met name het thema “versterking van de Greenport Aalsmeer” van belang.

De belangrijkste ontwikkelingen en opgaven die relevant zijn voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn:

- De leidende rol van Greenport Aalsmeer in de wereld is niet langer vanzelfsprekend. Behoud van de mondiale positie als Greenport vergt een strategische heroriëntatie met nieuwe investeringen, waarin het bedrijfsleven een krachtige support ervaart van de gemeentelijke overheden.
- In de omgeving van Uithoorn komen nog vele hectares nieuwe bedrijventerreinen op de markt. Een goede regionale afstemming, programmering en thematisering is voor de gemeente van groot belang.

In de Economische Visie 2020 “SamenWerken” is een kaart opgenomen welk een indicatief beeld geeft van de ruimtelijke neerslag van de hoofdlijnen van het economisch beleid. Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is daarbij aangeduid als “Versterking Greenport en ontwikkeling Greenpark”.

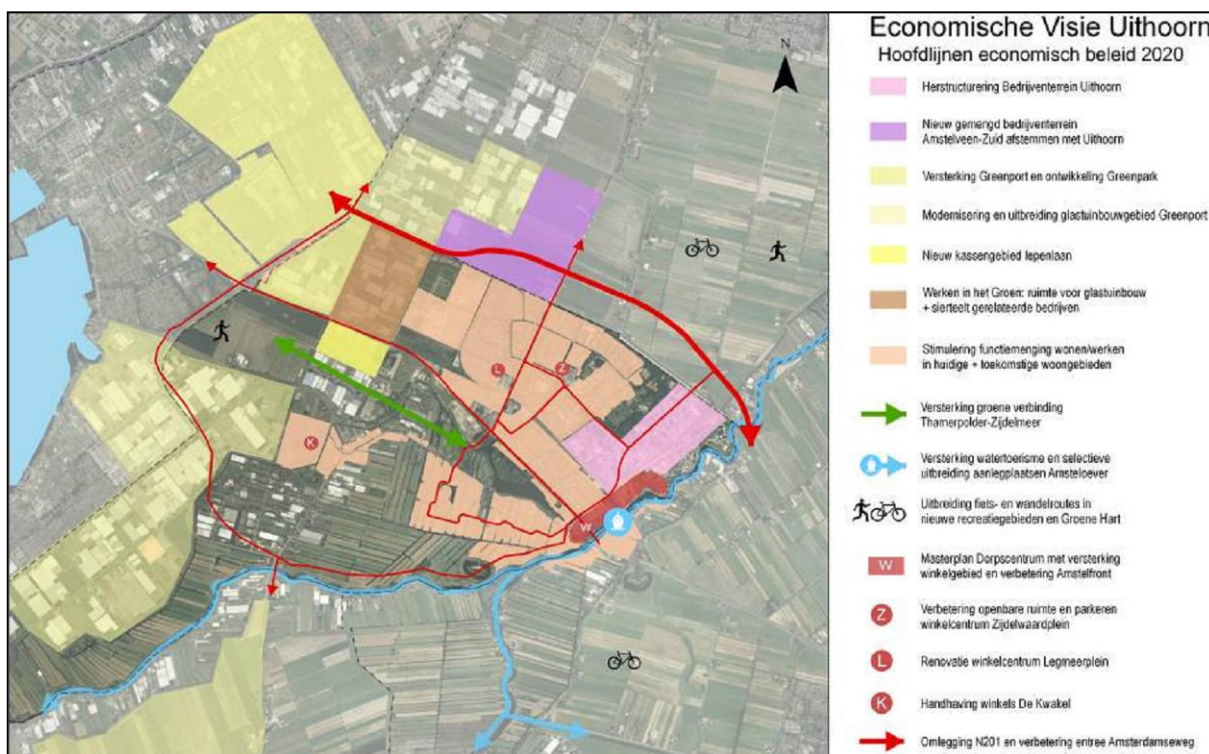


Ontwerp bestemmingsplan FloraHolland locatie Zuid

Gemeente Uithoorn

Toelichting

27 juni 2013



Afbeelding: kaart hoofddlijnen Economische Visie Uithoorn

De intensiveringsmogelijkheden die in het bestemmingsplan worden geschapen dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de Greenport Aalsmeer.

Convenant VBA – Gemeente Uithoorn

Op 2 juli 1998 hebben VBA (inmiddels FloraHolland) en de gemeente Uithoorn een convenant afgesloten voor de ontwikkeling van de kavels op Locatie Zuid. Door middel van het convenant is een aantal afspraken vastgelegd. Het structuurplan, de bebouwingsleidraad, de richtlijnen uitgeefbaar oppervlak, het groenplan en de geluidskaart maken onderdeel uit van het convenant. Daardoor zijn o.a. primaire en secundaire rooilijnen, maximale bouwhoogtes, minimale bouwwerkvrije zones tussen kavels en parkeernormen vastgelegd.

FloraHolland heeft de kaders en uitgangspunten die middels het convenant van kracht zijn geworden door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst opgelegd aan de kavelkopers.

Welstandsnota

Locatie Zuid is aangemerkt als regulier welstandsgebied. In de Welstandsnota is voor Locatie Zuid een gebiedsomschrijving opgenomen. In deze omschrijving is aangegeven dat het gebied wordt gekenmerkt door grootschalige bebouwing van bedrijven die aan de veiling zijn verbonden, waarbij er voor is gekozen te zoeken naar samenhang tussen de verschillende bedrijven in maat, schaal en langs de randen ook in kleur. In de omschrijving is



verder aangegeven dat de transportstraat het terrein verbindt met het centrale complex met de bloemenveiling aan de andere kant van de Legmeerdijk.

In de Welstandsnota is verder aangegeven dat het beleid voor de terreinen naast de Bloemenveiling is gericht op het bieden van ruimte aan bedrijven, waarbij er voor is gekozen te komen tot een rustige uitstraling van het geheel. De verwachte ontwikkelingen zijn aanpassingen aan de bestaande en inpassingen van nieuwe bedrijven, waarbij vooral de gebouwen aan de randen zorgvuldig dienen te worden bekeken aangezien zij het gebied representeren.

Voor Locatie zuid is een bebouwingsleidraad opgesteld, die streeft naar een samenhangend eindbeeld door middel van regieaanwijzingen.

Duurzaam bouwen

In 2000 is op basis van een quick-scan een rapportage opgesteld met betrekking tot de duurzaamheid van Locatie Zuid. Ten behoeve van de kavelkopers is een aantal concrete maatregelen en aanbevelingen opgesteld en is verzocht om hiermee bij de bouw rekening te houden. Deze maatregelen betreffen, naast oriëntatie op de zon, met name bouwkundige aspecten.



3 Beschrijving van het plan



3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de bestaande situatie en de mogelijke nieuwe ontwikkelingen ter plaatse van de entreezone en de strook tussen het vrachtwagenparkeerterrein en de Randweg beschreven. De bestaande situatie is een belangrijke uitgangspunt voor de regelgeving in dit bestemmingsplan. Tevens vormt het bestemmingsplan een kader voor de mogelijke nieuwe ontwikkelingen.

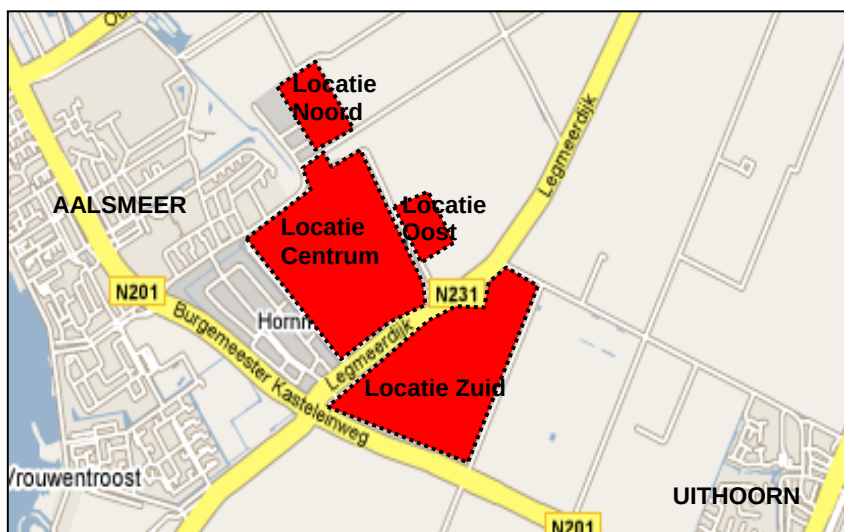
Alvorens wordt ingegaan op de bestaande situatie en de mogelijke nieuwe ontwikkelingen wordt een korte beschrijving van de geschiedenis van de bloemenveiling en Locatie Zuid weergegeven.

3.2 Geschiedenis

Bloemveiling in Aalsmeer en omgeving

Al sinds 1911 worden er door kwekers exportbloemen in Aalsmeer en omgeving geveild, waarbij de veilingen in eerste instantie plaatsvinden in cafés. Tot 1968 zijn er twee veilingen actief in Aalsmeer en omgeving: Bloemenlust en de Centrale Aalsmeerse Veiling. Vanwege de explosieve groei van de bloemen- en plantenexport en de behoefte aan een nieuw veilingcomplex fuseren de beide veilingen in 1969 met elkaar tot de Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer (VBA). In 1972 wordt vlakbij de gemeentegrens met Uithoorn het huidige veilingcomplex aan de Legmeerdijk in gebruik genomen.

In de jaren daarna groeit de veiling en aanverwante bedrijvigheid verder, en daarmee ook de behoefte aan ruimte. In eerste instantie kan de ruimtevraag worden opgelost door het realiseren van bebouwing en voorzieningen op het terrein dat ook wel bekend is als Locatie Centrum. In de loop der jaren is ook het aan de Hornweg gelegen locatie Noord in gebruik genomen ten behoeve van fustopslag. Vanaf 1999 neemt de veiling het terrein Locatie Zuid in gebruik. Dit terrein bevindt zich aan de andere zijde van de Legmeerdijk, in de gemeente Uithoorn.



Afbeelding: bestaande situatie Locatie Centrum, Locatie Noord, Locatie Oost en locatie Zuid (bron: <http://maps.google.com>)



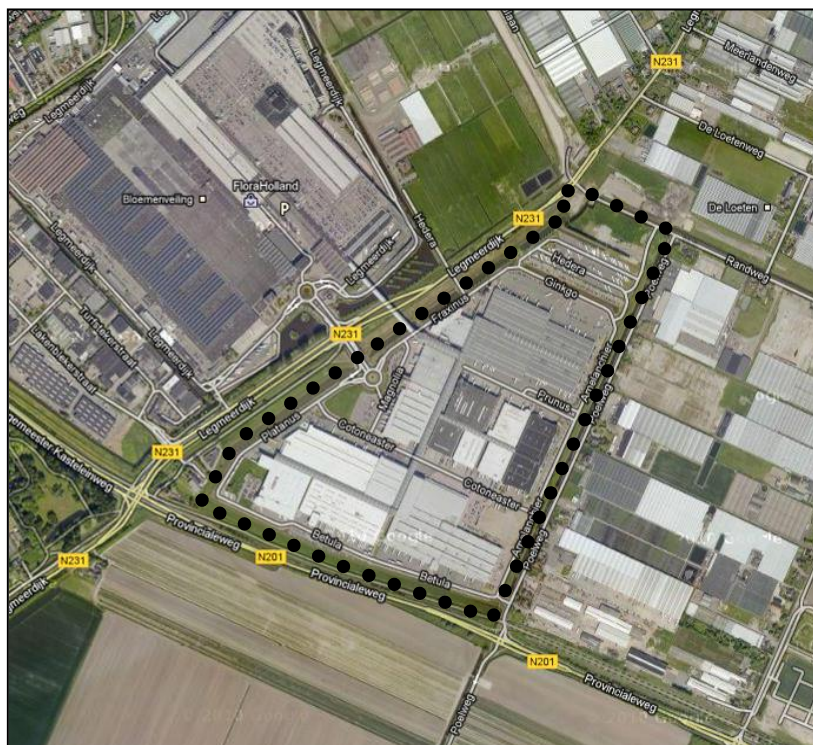
Locatie Zuid

Vanwege de groeiende ruimtebehoefte van de veiling en aanverwante bedrijvigheid was het noodzakelijk om het veilingterrein uit te breiden aan de andere zijde van de Legmeerdijk. Door de directe ligging tegenover de Bloemenveiling en de goede ontsluitingsmogelijkheden heeft de veiling, in overleg met de gemeente Uithoorn, ervoor gekozen om het gebied ten zuiden van de Legmeerdijk te ontwikkelen tot het bedrijventerrein Locatie Zuid. Het terrein was voorheen in gebruik voor agrarische doeleinden. De gronden zijn door de veiling aangekocht, waarna het agrarische gebruik is beëindigd.

Na de beëindiging van het agrarische gebruik was de weg vrij om het terrein te ontwikkelen tot bedrijventerrein. Het bedrijventerrein was en is bedoeld voor bedrijven die zijn gerelateerd aan de bloemenveiling. Ten behoeve van de ontwikkeling zijn de kavels verkocht aan de bedrijven, welke vervolgens zelf de bedrijfsbebouwing hebben laten realiseren. Voorafgaand aan de verkoop van de kavels hebben de veiling en de gemeente in nauwe samenwerking kaders en uitgangspunten voor de ontwikkeling van Locatie Zuid opgesteld in de vorm van een structuurplan, bebouwingsleidraad en richtlijnen voor uitgeefbaar oppervlak. Deze kaders en uitgangspunten zijn op 2 juli 1998 vastgelegd door middel van een convenant tussen de veiling en de gemeente. De veiling heeft deze kaders en uitgangspunten door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst opgelegd aan de kavelkopers. De bebouwing en infrastructuur die vanaf 1999 op Locatie Zuid is gerealiseerd is daardoor grotendeels tot stand gekomen op basis van de kaders en uitgangspunten die zijn vastgelegd in het convenant tussen de veiling en de gemeente. De ontwikkeling van Locatie Zuid is inmiddels nagenoeg voltooid.

3.3 Bestaande situatie

Locatie Zuid is een driehoekig terrein met een oppervlakte van circa 54 hectare. Het terrein ligt tussen de Randweg, de Poelweg, de Provincialeweg (N201) en de Legmeerdijk (N231), waarbij de laatste twee wegen een belangrijke functie hebben in de ontsluiting van de regio. In de bijlage is de structuur van Locatie Zuid schematisch weergegeven.



Afbeelding: Locatie Zuid (bron: <http://maps.google.com>)

Verkeersontsluiting

De ontsluiting van Locatie Zuid vindt voor het grootste deel plaats via een pal tegenover de hoofdtoegang van Locatie Centrum gelegen in- en uitrit van en naar de Legmeerdijk. Deze in- en uitrit is door middel van een rotonde aangetakt op een interne rondweg. De in- en uitrit en de rotonde vormen samen de entree van Locatie Zuid.

De interne rondweg is tweebaans en ligt grotendeels langs de rand van Locatie Zuid. Alleen aan de noordkant is de rondweg niet gelegen nabij de rand van het terrein. Hier is tussen de rand van het terrein en de rondweg o.a. een parkeerterrein aanwezig.



Ontwerp bestemmingsplan FloraHolland locatie Zuid

Gemeente Uithoorn

Toelichting

27 juni 2013



Afbeelding: Locatie Zuid (bron: <http://maps.google.com>)



Afbeelding: een deel van de rondweg (links) en de entree Locatie Zuid (rechts)

De rondweg heeft weinig aftakkingen. Alleen ten zuiden van de entree is een verkeersverbinding gerealiseerd tussen de oost- en westkant van de rondweg (Cotoneaster). Deze verkeersverbinding kan daardoor worden beschouwd als een verkorting van de rondweg. Ook in het noordelijk deel is aan de oostkant van de rondweg nog een doodlopende verbinding gerealiseerd (Prunus).

Omdat er op sommige momenten van de dag verkeerscongestie is op de kruising met de Legmeerdijk is er gekeken naar een tweede ontsluiting voor Locatie Zuid (zie paragraaf 3.4). In dat kader is er onlangs een tweede verkeersontsluiting voor de korte termijn gerealiseerd. Deze tweede ontsluiting bevindt zich aan de noordoostzijde en is alleen toegankelijk voor personenauto's.



Afbeelding: de oost- westverbinding Cotoneaster (links) en de doodlopende Prunus (rechts)

In de nabijheid van het plangebied zijn momenteel enkele bushaltes aanwezig. Zo is een aantal bushaltes aanwezig aan de Legmeerdijk (lijnen 172 en 272), een bushalte op het terrein van FloraHolland, Locatie Centrum (lijn 172) en een halte aan de Provincialeweg N201 (lijn 140).

Bij het zuidelijk deel van de rondweg is richting de Poelweg een speciale ontsluiting aanwezig die alleen toegankelijk is voor alarmdiensten. Deze ontsluiting is gesitueerd in het zuidoosten, nabij de Provincialeweg.

De aan het plangebied grenzende Legmeerdijk en de Provincialeweg zijn onderdeel van primaire, doorgaande en regionale fietsroutes. De fietsroute over de Legmeerdijk verbindt onder meer De Kwakel en Kudelstaart met Nieuw Oostende en Amstelveen. De fietsroute via de Provincialeweg verbindt Aalsmeer en Uithoorn met elkaar. Het plangebied is direct met beide doorgaande fietsroutes verbonden. In het plangebied zelf zijn enkele vrijliggende fietspaden aanwezig.

Kavels en bedrijvigheid

In het gebied binnen de rondweg zijn diverse kavels van verschillende grootte uitgegeven. De kavels zijn grotendeels bebouwd met bedrijfsgebouwen. De bebouwingspercentages van de kavels variëren van 58 tot 70%. De verschillende bedrijfsgebouwen hebben een bouwhoogte die varieert van 6 tot 18 meter. De rooilijnen van de bedrijfsgebouwen zijn op enige afstand gelegen van de rijwegen op Locatie Zuid.

In de verschillende bedrijfsgebouwen zijn bedrijven gevestigd die dagelijks het grootste deel van hun producten inkopen op de veiling en daarom zo dicht mogelijk bij de veiling gevestigd willen zijn. Het gaat daarbij om groothandelaren, exporteurs en bedrijven die bloemen verwerken tot o.a. boeketten. De ingekochte producten worden via een gesloten, ongelijkvloerse transportstraat over de Legmeerdijk van Locatie Centrum naar Locatie Zuid getransporteerd. Op Locatie Zuid vertakt de transportstraat zich vervolgens naar de verschillende bedrijven. De transportstraat is verbonden met alle bedrijfsgebouwen (meestal aan de achterzijdes). De meeste producten die via de transportstraat worden vervoerd worden door middel van een geavanceerd computergestuurd hangbaan-systeem met transportkarren bij de bedrijven afgeleverd. De lege transportkarren worden door de bedrijven via hetzelfde hangbaansysteem geretourneerd. Niet alle producten die via de



transportstraat worden geleverd worden geautomatiseerd afgeleverd. Via de transportstraat worden ook producten bezorgd door middel van persoonsgestuurde transportkarren.



Afbeelding: een transportkar in het geautomatiseerde hangbaansysteem (links) en persoonsgestuurde transportkarren (rechts)

De transportstraat heeft een bouwhoogte van maximaal 18 meter. De transportstraat is geïntegreerd in de gebouwen (waarbij de transportstraat nog wel als zodanig herkenbaar is) of hangt op gevarieerde hoogte boven het maaiveld.



Afbeelding: een bedrijfsgebouw (links) en de transportstraat tussen Locatie Centrum en locatie Zuid (rechts)

De gekochte en door middel van de transportstraat aangeleverde sierteeltproducten worden in de bedrijfsgebouwen bewerkt en/of gereed gemaakt voor verdere distributie. Naast de aanvoer via de transportstraat wordt bij een aantal bedrijven ook een klein deel van de producten aangeleverd via vrachtwagens. Deze producten zijn niet afkomstig van de bloemenveiling in Aalsmeer maar zijn wel aan de sierteelt gerelateerd.

De bedrijfsgebouwen zijn overwegend eenlaags. Bij enkele bedrijfsgebouwen is nog een tussenverdieping gerealiseerd. Op deze tussenverdiepingen worden bijvoorbeeld boeketten samengesteld.

In een aantal gevallen zijn insteekverdiepingen (gedeeltelijke verdiepingen) gemaakt ten behoeve van bijbehorende kantoorfuncties of een kantine. Bij andere bedrijfsgebouwen zijn dergelijke ondergeschikte functies en de entree gerealiseerd in een apart gebouw. Deze



gebouwen hebben meestal een herkenbare en meer representatieve vormgeving. Daarnaast zijn bij sommige bedrijven enkele kleine nevengebouwen aanwezig zoals fietsenstallingen.



Afbeelding: kantoren op een insteekverdieping (links) en kantoren in een apart gebouw (rechts)

De al dan niet bewerkte sierteeltproducten dienen via vrachtverkeer naar de klanten van de bedrijven te worden vervoerd. De bedrijfsgebouwen hebben daarom laad- en losdocks, welke zijn gelegen aan de zijde van de rondweg of de twee verbindingswegen. Alleen aan de kant van de Poelweg zijn geen laad- en losdocks aanwezig. Dit in verband met de aanwezige bedrijfswoningen aan de andere zijde van de Poelweg.

Door de gehanteerde rooilijnen van de bedrijfsgebouwen is er voldoende afstand tussen de laad- en losdocks en de rijwegen om vrachtwagens te manoeuvreren. Tevens is er voldoende ruimte voor parkeervoorzieningen op eigen terrein.



Afbeelding: laad- en losdocks (links) en geen laad- en losdocks aan de zijde van de Poelweg (rechts)

Op sommige kavels zijn nevengebouwen gerealiseerd zoals fietsenstallingen. Deze nevengebouwen zijn beperkt van omvang en hoogte.

Tussen sommige kavels is een minimale afstand van 5 meter aangehouden waar geen bouwwerken zijn gerealiseerd. Dit is gedaan om de transportstraat bereikbaar te houden voor alarmdiensten, een vluchtweg te creëren en/of als overgang tussen de verschillende bedrijfsgebouwen. Er zijn echter ook kavels waar de tussenruimte met toestemming van de



veiling en de gemeente is dichtgebouwd omdat de kavels in eigendom zijn van dezelfde eigenaar.



Afbeelding: fietsenstalling (links) en bebouwingsvrije tussenruimte tussen de kavels (rechts)

Voor Locatie Zuid is een bebouwingsleidraad opgesteld waarin beeldkwaliteit aan de orde komt (zie ook paragraaf 2.5).

Parkeren

Naast parkeren op eigen kavel zijn aan de noordzijde van locatie Zuid nog een tweetal parkeerterreinen gerealiseerd. Het betreft een betaald parkeerterrein voor personenauto's en een parkeerterrein voor vrachtwagens die langere tijd stil staan (P50). Bij het parkeerterrein voor vrachtwagens zijn enkele voorzieningen zoals een toiletgebouw en een stalling aanwezig.



Afbeelding: parkeerterreinen (links) en voorzieningen bij het vrachtwagenparkeerterrein (rechts)

De parkeerterreinen zijn gelegen tussen de rondweg en een braakliggend terrein langs de Randweg.



Groen en water

Locatie Zuid heeft een groen/blauwe omzoming. Tussen de rondweg en de omliggende wegen (Randweg, Poelweg, Provincialeweg en Legmeerdijk) zijn voornamelijk groenstroken en watergangen aanwezig. Alleen langs de Legmeerdijk, nabij de kruising met de Provincialeweg, zijn op Aalsmeer grondgebied een vrijstaande woning en enkele bedrijfsgebouwen aanwezig.

De groen/blauwe omzoming is als volgt te kenschetsen:

- De in Aalsmeer gelegen groenstrook langs de Legmeerdijk bestaat uit brede waterpartijen en gras. Vanwege de ligging langs de Legmeerdijk is deze groenzone van belang voor het beeld van Locatie Zuid.
- Het voormalig agrarisch gebied langs de Randweg is momenteel grotendeels braakliggend. In de groenstrook worden materialen opgeslagen en er is een tijdelijk ketenpark aanwezig. Dit ketenpark zal naar een andere locatie worden verplaatst. Tevens is er onlangs aan de zijde van de Poelweg een tijdelijke tweede verkeersontsluiting gerealiseerd. Deze verkeersontsluiting is gelegen tussen Hedera en Randweg en is alleen bedoeld voor personenauto's.
- De groenzone aan de kant van de Poelweg bestaat uit een groenwal. Deze wal schermt Locatie Zuid qua zicht en geluid af van de (bedrijfs)woningen aan diezelfde weg.
- De groenzone tussen de Provinciale weg en de Betula bestaat uit een waterloop en gras.

Ten behoeve van de ontwikkeling van locatie Zuid is indertijd een groenstructuurplan opgesteld, dat deel uitmaakt van de bebouwingsleidraad. De groen/blauwe omzoming is daarbij een belangrijk onderdeel van het groenstructuurplan. Daarnaast zijn in het groenstructuurplan groenstroken en bomenrijen met ondergroei aangegeven. Deze groenstroken en bomenrijen vormen een belangrijk onderdeel van Locatie Zuid vanwege het aanzicht van het gebied. Het gaat daarbij onder meer om de groenstrook in de entreezone, de bomenrij met gevarieerde beplanting rond Locatie Zuid en de groenstrook met watergang tussen het parkeerterrein voor personenauto's en het vrachtwagenparkeerterrein.

De bomen en struiken die in het plangebied zijn geplant hebben gediend als basis voor de naamgeving van de straten.



Afbeelding: groenstrook en watergang langs de Legmeerdijk (links) en de groenwal aan de kant van de Poelweg (rechts)



Overig

In het noordelijk deel van Locatie Zuid zijn aan de zijde van de Legmeerdijk diverse nutsvoorzieningen aanwezig, zoals een energiecentrale. Op enkele plekken langs het water zijn waterwinplaatsen ten behoeve van bluswater van de brandweer aanwezig.



Afbeelding: nutsvoorzieningen (links) en speciale ontsluiting bus en alarmdiensten (rechts)



Afbeelding: waterwinplaats brandweer

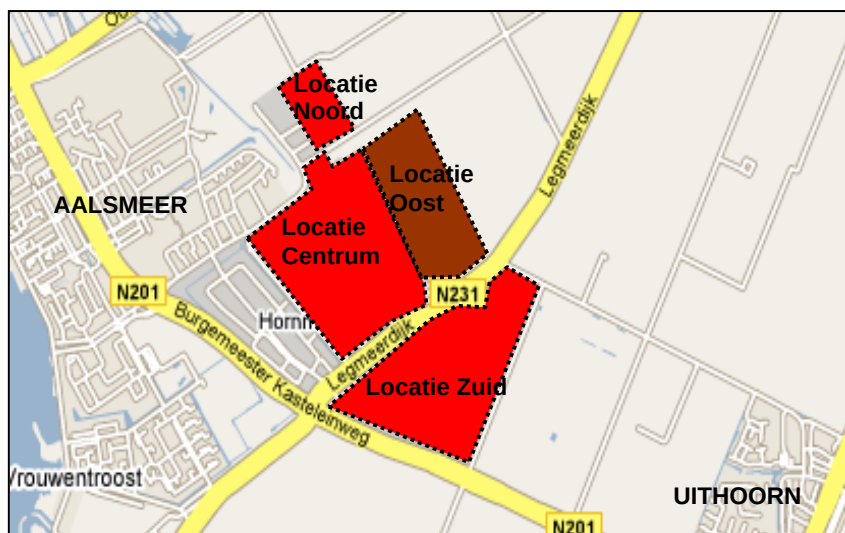
3.4 Mogelijke nieuwe ontwikkelingen

In en nabij Locatie Zuid is een aantal mogelijke ontwikkelingen voorzien of in gang gezet die relevant zijn voor het bestemmingsplan. Nabij Locatie Zuid gaat het om de uitbreiding van Locatie Oost (ten noorden van Locatie Zuid), de omlegging van de N201 (ten noordoosten van Locatie Zuid) en de aanleg van een HOV-verbinding over het voormalige tracé van de spoorbaan (ten zuiden van Locatie Zuid). Op Locatie Zuid zelf gaat het om de realisatie van een tijdelijke tweede ontsluiting, de ontwikkeling van de entreezone en de ontwikkeling van het voormalig agrarisch gebied tussen de parkeerterreinen en de Randweg zijn voorzien. Deze voorziene ontwikkelingen worden in het navolgende nader toegelicht.

Locatie Oost



De veiling heeft plannen ontwikkeld om het terrein uit te breiden met Locatie Oost, een bedrijventerrein van circa 37 hectare. Hiervoor is in 2010 een vrijstellingsprocedure gevoerd door de gemeente Aalsmeer. Inmiddels is de planvorming gewijzigd en heeft de gemeente Aalsmeer een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. In de plannen wordt momenteel uitgegaan van het toevoegen van circa 175.000 m² verwerkingsoppervlak.



Afbeelding: ligging Locatie Centrum, Locatie Noord, locatie Oost en locatie Zuid (bron: <http://maps.google.com>)

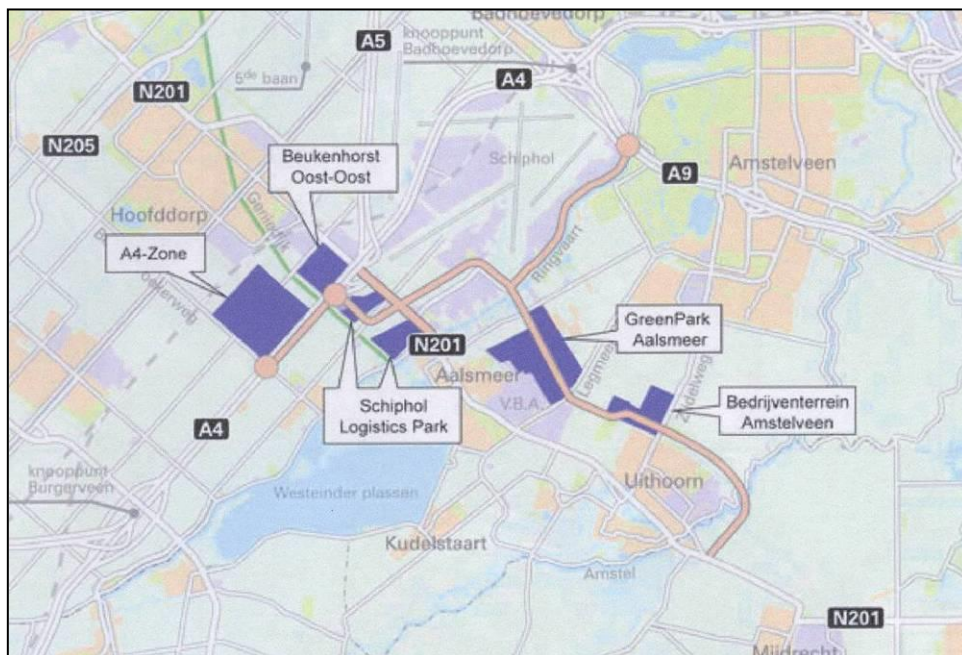
Omlegging N201

Het tracé van de N201 zal worden omgelegd om de veiligheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen op en langs de N201 structureel op te lossen.

Het nieuwe tracé is iets ten noordoosten van de voormalige Randweg aangelegd en is voor wat betreft het gedeelte ten oosten van de Legmeerdijk eind 2012 in gebruik genomen. Ter plaatse van de voormalige kruising Legmeerdijk-Randweg is een fly-over van de Legmeerdijk naar de N201 gerealiseerd. Deze fly-over ligt gedeeltelijk binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Voor de realisatie van de fly-over is in het verleden een artikel 19 WRO vrijstellingsprocedure doorlopen (zie paragraaf 2.1).

De verkeersstromen op de Legmeerdijk zullen na ingebruikname van de omgelegde N201 wijzigen doordat het merendeel van het verkeer van en naar Locatie Zuid uit noordoostelijke richting zal gaan komen, daar waar de omgelegde N201 is gelegen. Momenteel komen de verkeersstromen op de Legmeerdijk vanwege de huidige N201 met name uit zuidwestelijke richting.

De huidige N201 zal na de omlegging worden aangepast om doorgaand verkeer via de dorpskernen Aalsmeer en Uithoorn te weren. De Randweg heeft haar doorgaande functie verloren en is ter hoogte van het plangebied doodlopend.



Afbeelding: tracé omlegging N201 en nieuwe bedrijventerreinen langs omgelegde N201

Aanleg HOV-verbinding Hoofddorp - Aalsmeer - Uithoorn

Tussen Hoofddorp en Uithoorn wordt een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding gerealiseerd, de zogenaamde 'Oosttak'. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid van Uithoorn en Aalsmeer. De oosttak sluit aan op de hoofdroute van de Zuidtangent bij kantorenpark Beukenhorst in Hoofddorp en loopt tot het busstation in Uithoorn. De oosttak bestaat uit vier clusters. Ter hoogte van het plangebied is gekozen voor de aanleg van een busbaan op de Provincialeweg met medegebruik door bestemmingsverkeer. Er is reeds een bestemmingsplan van kracht dat de realisatie van de busbaan mogelijk maakt. De werkzaamheden voor de busbaan zijn momenteel in uitvoering. De verwachting is dat de oosttak medio 2014 in gebruik kan worden genomen. De bushaltes zijn nog niet vastgelegd, met uitzondering van een bushalte bij de Poelweg.

Ontsluiting entreezone Locatie Zuid

Doordat Locatie Zuid beschikt over één formele ontsluiting staat of valt de bereikbaarheid met een betrouwbare doorstroming van verkeer op de aansluiting met de Legmeerdijk. De aansluiting met de Legmeerdijk kan door het grote verkeersaanbod maar een zeer beperkte groentijd geven aan verkeer van en naar Locatie Zuid. Wanneer vertrekkend verkeer niet weg kan rijden, leidt dit al snel tot problemen op Locatie Zuid zelf. De problemen op Locatie Zuid ontstaan doordat vertrekkend verkeer, waarvoor onvoldoende opstelruimte bij de verkeerslichten is, de rotonde blokkeert. Dit speelt voornamelijk in de middagspits. De situatie van verkeerscongestie op het kruispunt met de Legmeerdijk was voor de bedrijven op Locatie Zuid dermate nijpend dat de nooduitgang tussen de Betulaweg en de Poelweg gedurende enkele uren in de middag werd opengesteld om de medewerkers op Locatie Zuid weg te laten komen. De openstelling van deze nooduitgang is echter geen wenselijke situatie zodat in overleg is besloten om naar structurele oplossingen te kijken voor de ontsluiting van Locatie Zuid.



Begin 2011 is daarom een verkeersonderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 4.1) waarin de verschillende infrastructurele oplossingen in beeld zijn gebracht en de mogelijkheid van een (voorlopige) tweede ontsluiting van Locatie Zuid is onderzocht. Uit het verkeersonderzoek is een aantal oplossingen naar voren gekomen voor de lange, middellange en korte termijn:

- lange termijn (na 2030): een Ongestoorde Logistieke Verbinding van en naar Schiphol en/of een directe ontsluiting naar de N201 in oostelijke richting.
- middellange termijn (vanaf openstelling omgelegde N201 tot 2030): een directe aansluiting van Locatie Zuid op de uitvoegstrook naar de fly-over naar de N201 of een bajonetontsluiting door de huidige ontsluiting van Locatie Zuid op de Legmeerdijk te verplaatsen richting de Provinciale Weg (de huidige N201).
- korte termijn (tot aan openstelling omgelegde N201): een ontsluiting voor personenauto's via een uitweg op de Randweg naar de Poelweg.

In het voorliggende bestemmingsplan is zoveel mogelijk rekening gehouden met al deze verkeersoplossingen. De ontsluiting voor personenauto's via een uitweg op de Randweg naar de Poelweg was al mogelijk via het geldende bestemmingsplan. De ontsluiting is inmiddels in gebruik genomen. In het nieuwe bestemmingsplan is deze ontsluiting positief bestemd door middel van een aanduiding.

Voor de oplossingen op de middellange en lange termijn geldt dat momenteel nog niet helemaal zeker is hoe deze oplossingen er precies uit komen te zien en bovendien geldt dat deze oplossingen deels via Aalsmeers grondgebied verlopen. Het bestemmingsplan kan daardoor niet geheel in de oplossingen op middellange en lange termijn voorzien. De oplossingen op middellange en lange termijn zijn binnen het bestemmingsplan overigens wel mogelijk voor zover ze op Uithoorns grondgebied liggen.

Kavel bij entreezone Locatie Zuid

Een op Locatie Zuid gevestigd bedrijf heeft de wens om minimaal eenlaagse bebouwing op te richten op haar kavel bij de entree van Locatie Zuid. Voor de herontwikkeling is nog geen stedenbouwkundige planvorming. De gemeente en FloraHolland kunnen zich in beginsel vinden in de realisatie van bebouwing op de bedoelde kavel omdat daardoor de kans ontstaat om de entree van het bedrijventerrein te versterken. Daarom is in het kader van het bestemmingsplan een massastudie verricht om de ruimtelijke consequenties van eenlaagse en meerlaagse bebouwing inzichtelijk te maken (zie bijlage) aangezien de kavel door haar ligging het aanblik van Locatie Zuid vormt. Uit deze massastudie komt naar voren dat er momenteel sprake is van een deels onevenwichtige situatie in de beleving van het groen in de entreezone. Dit komt omdat er in het onbebouwde gebied rond de rotonde groenstroken/vlakken met een verschillende omvang aanwezig zijn. Met name het relatief grote groenvlak ten zuidwesten van de rotonde (in de navolgende afbeelding aangeduid met 5) wijkt qua omvang en situering af van de overige groenstroken/vlakken (in de navolgende afbeelding aangeduid met 1 t/m 4).



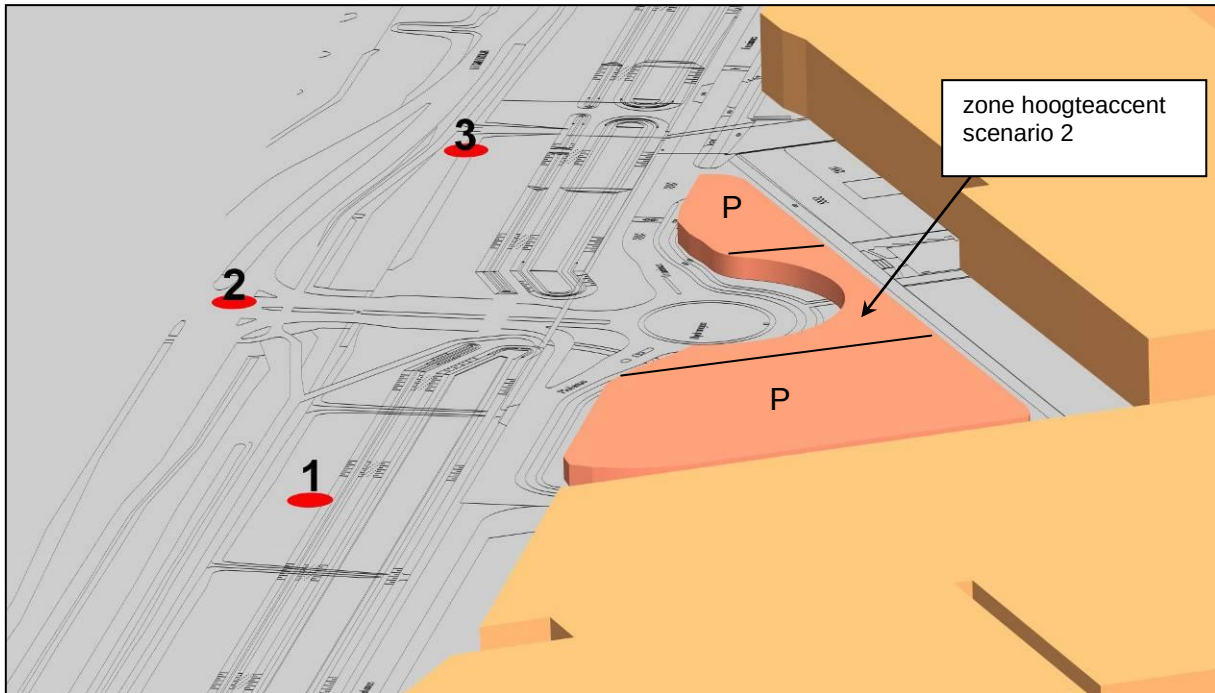
Afbeelding: luchtfoto
entree Locatie Zuid (bron
<http://maps.msn.nl/>)

In de massastudie is er van uitgegaan dat de volledige entree-zone, met uitzondering van de rotonde, de bestaande rijwegen en de groenstroken langs de Hydrangea, bebouwd kan worden.

Voor de nieuwe bebouwing is uitgegaan van een tweetal scenario's voor wat betreft de bouwhoogtes, namelijk 6 meter (scenario 1) en 8 tot 15 meter (scenario 2). Een hogere bouwhoogte dan 15 meter wordt niet wenselijk geacht omdat er daardoor in de entreezone geen verschil in massa is met de overige bebouwing.

Bij het tweede scenario is uitgegaan van gevarieerde bouwhoogten om te voorkomen dat de bebouwing rond de entree te massaal en te monotoon oogt. Het hogere deel van de bebouwing kan daarbij vorm krijgen door middel van een accent (zijnde 15 meter) in de zone direct rondom de rotonde. Op die manier wordt de entree/rotonde begeleidt. In de navolgende afbeelding is aangegeven binnen welke zone het hoogteaccent kan worden gerealiseerd.

Indien het kavel volledig of grotendeels bebouwd wordt is het noodzakelijk om parkeerplaatsen op de dak te realiseren, zodat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is voor zowel de bestaande als de nieuwe bebouwing. In alletwee de scenario's is daarom rekening gehouden met een parkeerdak, dat via een hellingbaan te bereiken zal zijn. Een vergelijkbare oplossing is ook gehanteerd bij de onlangs gerealiseerde bebouwing aan de Fraxinus. In de navolgende afbeelding is aangegeven welke delen van het dak kunnen worden gebruikt voor parkeren.



Afbeelding: overzicht waarneempunten en het entree gebied waar in deze massastudie is uitgegaan van nieuwe bebouwing (zalmkleur), inclusief de zone voor een hoogteaccent en parkeren op het dak

Bij een bouwhoogte van 6 meter (scenario 1) of 8 tot 15 meter (scenario 2) zal de achtergelegen bebouwing goed waarneembaar blijven. Doordat er in dat geval vanuit de entreezone sprake zal van een waarneembare gelaagde opbouw van de bebouwing, wordt het beeld van de entreezone versterkt. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is bij bebouwing van de entreezone een maximum bouwhoogte van 8 tot 15 meter (scenario 2) het meest gewenst omdat het beeld van de entreezone hierdoor meer versterkt wordt dan bij een maximum bouwhoogte van 6 meter (scenario 1).

Bij bebouwing van de entreezone zal de groene uitstraling van de entreezone afnemen doordat het oppervlak groen afneemt. Door het realiseren van 6 meter hoge bebouwing (scenario 1) of 8 tot 15 meter hoge bebouwing (scenario 2) ontstaat er vanuit de entreezone een gelaagde opbouw van de bebouwing. Daarnaast zou de bebouwing op enige afstand van de rijweg van de rotonde kunnen worden gesitueerd waarbij de hoefvormige strook tussen de bebouwing en de rijweg van de rotonde een groene invulling krijgt. Op die manier ontstaat een duidelijke groene omzoming van de rotonde en wordt het evenwicht in de beleving van het groen hersteld (zie navolgende afbeelding). Omdat er in de bestaande situatie sprake is van een onevenwichtig beeld (zie voorgaande) kan het bebouwen van het gebied er op deze wijze toe leiden dat het beeld van de entreezone versterkt wordt.



Afbeelding: groene elementen na realisatie bebouwing (de groene omzoming van de rotonde is aangegeven met 4)

Door het bebouwen van de entreezone conform de scenario 2 wordt maximaal 11.700 m² bruto vloeroppervlak toegevoegd..

Voormalig agrarisch gebied langs Randweg

Het braakliggend, voormalig agrarisch gebied tussen de parkeerterreinen en de Randweg zal mogelijk worden ontwikkeld. Voor deze mogelijke ontwikkeling is nog geen stedenbouwkundige plan. Voor de strook geldt een aantal planologische randvoorwaarden, zoals maximum bouwhoogtes vanwege het vliegverkeer en een straatpad (zie hoofdstuk 4). Deze randvoorwaarden zijn naast stedenbouwkundige overwegingen bepalend bij de verdere planvorming.



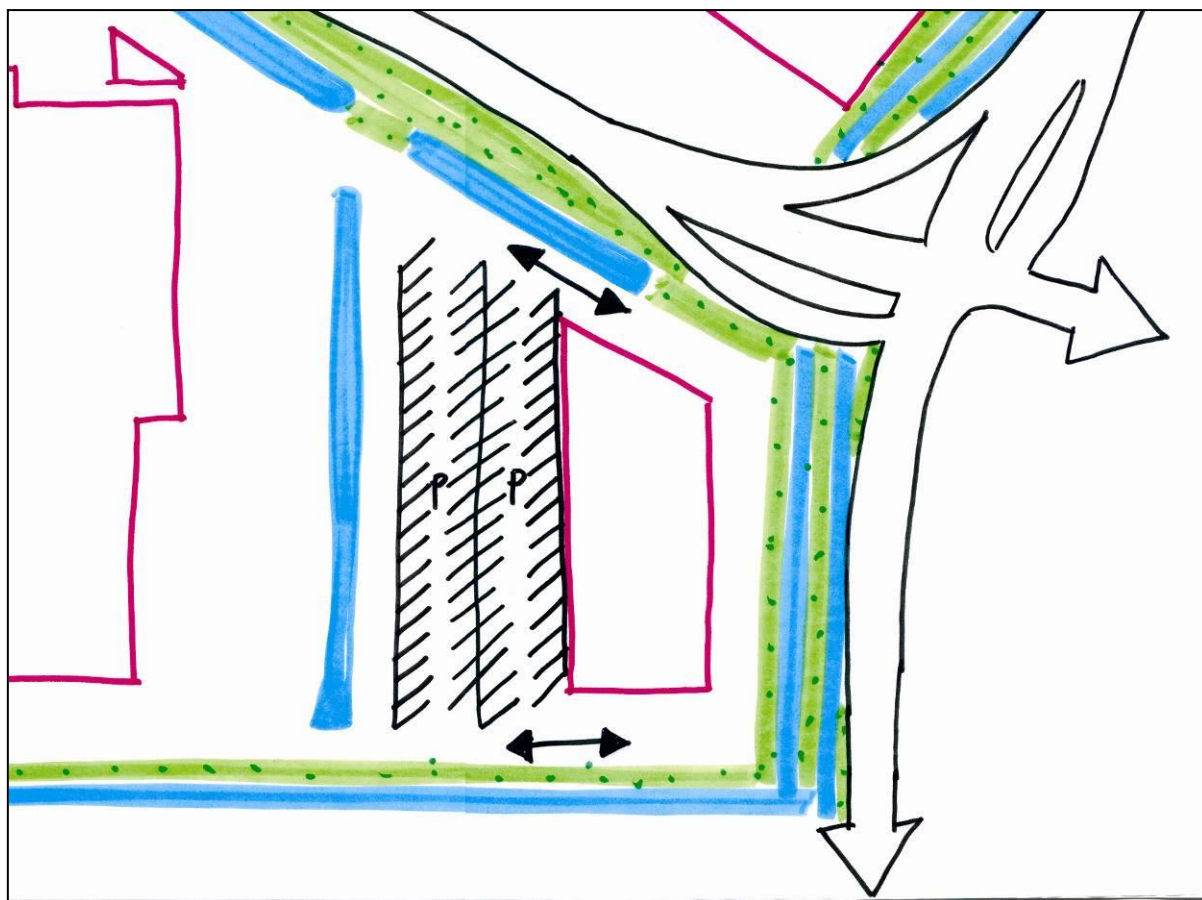
Afbeelding: het voormalig agrarisch gebied bij de Randweg (links) en de Randweg (rechts)

De strook mag volgens het geldende bestemmingsplan worden gebruikt voor veilingdoeleinden. Ook in de structuurvisie is een bedrijfsbestemming toegekend aan de strook. Gelet op de ligging nabij de om te leggen N201 en de ligging binnen het beperkingengebied als gevolg van Schiphol is een geluidsgevoelige functie dan wel vogelaantrekende functie niet mogelijk en ook niet wenselijk. Gezien de regionale afspraken om op bedrijventerreinen geen zelfstandige kantoorruimte te realiseren en gelet op de huidige marktsituatie ten aanzien van kantoren is ontwikkeling van zelfstandig te benutten



kantoorruimte ook geen optie. Door de ligging op het bedrijventerrein Locatie Zuid, de diverse beleidsstukken (zoals de regionale visie en strategie Greenport Aalsmeer 2030 “Samenwerken aan een bloeiend perspectief”) en omdat een zelfstandige ontsluiting op de omliggende wegen niet mogelijk c.q. wenselijk is, is het logisch om het gebied te ontwikkelen als bedrijfslocatie ten behoeve van de Bloemenveiling: veilinggebonden bedrijvigheid.

Voor de herontwikkeling geldt een aantal stedenbouwkundige uitgangspunten op het gebied van groen, verkeer en parkeren. Deze uitgangspunten zijn weergegeven in de navolgende afbeelding en zullen tevens worden toegelicht.



Afbeelding: schets stedenbouwkundige overwegingen

- Groen

Locatie Zuid heeft een groen/blauwe omzoming. Deze groen/blauwe omzoming dient aan de zijde van het ontwikkelingsgebied te worden voortgezet. Omdat in de planvorming voor de omlegging van de N201 wordt uitgegaan van een groene rand langs de N201 en daarnaast de Randweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (tussen de Legmeerdijk en Poelweg) zal het gebied tussen Locatie Zuid en de om te leggen N201 fungeren als de (noordelijke) groen/blauwe omzoming van Locatie Zuid. Met het doorzetten van de groen/blauwe zone langs de N201 wordt de groen/blauwe omzoming van Locatie Zuid in stand gehouden en versterkt. Doordat ook in de planvorming voor Locatie Oost wordt uitgegaan van een groen/blauwe rand langs de N201 ontstaat er een continu profiel van groen en water langs de N201.



Aan de zijde van de Poelweg zal de huidige groenzone met wal worden doorgezet richting de Randweg.

- Verkeer

Om verkeerstechnische redenen is het niet mogelijk om het te ontwikkelen gebied langs de Randweg rechtstreeks te ontsluiten via de Legmeerdijk of via de om te leggen N201. Een vrachtwagenontsluiting op de Randweg en/of Poelweg is gezien de functie van deze wegen niet wenselijk. Het ontwikkelingsgebied zal daarom ontsloten gaan worden via een aantakking op de bestaande rondweg van Locatie Zuid. Gezien de afstand tot de entree en de routing op Locatie Zuid heeft het de voorkeur om in ieder geval een aantakking te realiseren aan de zijde van de Legmeerdijk, in het verlengde van Fraxinus. Een aantakking aan de zijde van de Poelweg, in het verlengde van Amelanchier, is eveneens mogelijk. De twee mogelijke aantakkingen zijn in de voorgaande afbeelding weergegeven met een zwarte pijl. Het realiseren van een tweetal aantakkingen op een bestaande rondweg is vergelijkbaar met de planvorming van Locatie Oost.

Voor wat betreft het interne goederenverkeer is een aansluiting op de transportstraat vanuit Locatie Centrum wenselijk. Dit zou eventueel kunnen aan de zijde van Fraxinus omdat de transportstraat hier niet door bestaande bedrijfsbebouwing hoeft te gaan om bij het ontwikkelingsgebied uit te komen.

Voor parkeren zal een zelfde norm gelden als voor de rest van Locatie Zuid. Parkeren kan eventueel worden opgelost op het dak. Indien er voldoende capaciteit op het dak aanwezig is, is het wellicht een optie om (een deel van) het parkeerterrein aan Hedera te betrekken bij het ontwikkelingsgebied.

- Bebouwing

Omdat het ontwikkelingsgebied een zichtlocatie langs de nieuwe N201 is, is het niet wenselijk om het parkeerterrein aan de Hedera en het ontwikkelingsgebied om te wisselen door het parkeerterrein te verplaatsen naar de zijde van de Randweg en op de vrijkomende locatie van het parkeerterrein een nieuw bedrijfsgebouw te realiseren. Een dergelijk bedrijfsgebouw ligt weliswaar dicht bij de entree maar een parkeerterrein langs de N201 is uit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk aangezien er daardoor geen geleiding van de N201 zou plaatsvinden, zoals ook bij Locatie Oost het geval zal zijn. Bovendien is er ter plaatse van het huidige parkeerterrein een gasleiding aanwezig waardoor er beperkingen gelden ten aanzien van eventuele bebouwing.

Op Locatie Zuid geldt momenteel grotendeels een maximale bouwhoogte van 22 meter. Volgens het geldende bestemmingsplan zijn echter ook bouwhoogtes van 28 meter en 32 meter mogelijk. Omdat het ontwikkelingsgebied van Locatie Zuid op een prominente zichtlocatie langs de N201 ligt (namelijk nabij een knik in het tracé) dient de bebouwing op de ontwikkelingslocatie een minimale hoogtemaat te hebben zodat enige massa wordt verkregen. In het bestemmingsplan wordt daarom gestreefd naar een gebouw met minimaal twee lagen (8 meter). Ten aanzien van de maximale bouwhoogte geldt dat hogere bebouwing dan op de rest van Locatie Zuid aanvaardbaar is omdat de zichtlocatie daardoor wordt geaccentueerd. Gelet op de voorkomende bouwhoogte op Locatie Zuid kan voor het ontwikkelingsgebied worden uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 28 meter. Deze maximale bouwhoogte sluit aan bij de toegestane bouwhoogte volgens het geldende bestemmingsplan en biedt tevens de mogelijkheid om hogere bebouwing te realiseren dan elders op het bedrijventerrein al is gerealiseerd. Bij een dergelijke bouwhoogte is het mogelijk om in een bedrijfsgebouw dat benut zal worden voor veilinggebonden activiteiten, meerdere verdiepingen met eventueel tussenverdiepingen te realiseren.

De bebouwing dient (vooralsnog) op minimaal 50 meter van de (bedrijfs)woningen aan de Poelweg te worden gebouwd, net als de overige bebouwing op Locatie Zuid. Het is daarbij



stedenbouwkundig gezien logisch om het breedteprofiel van de rijweg Amelanchier door te zetten. Aan de zijde van de Legmeerdijk kan het breedteprofiel van de rijweg Fraxinus worden doorgezet. De bouwgrens aan de zijde van het parkeerterrein zal op de noordoostelijke rand van het parkeerterrein komen. Indien (een deel van) het parkeerterrein op een andere manier gecompenseerd kan worden kan de bouwgrens opschuiven richting de bestaande bedrijfsbebouwing op Locatie Zuid. De bouwgrens komt in het uiterste geval op de zuidwestelijke rand. Aan de zijde van de N201 zal dezelfde afstand worden aangehouden als de afstand van de voorziene bedrijfsbebouwing op Locatie Oost tot de N201. Op die manier wordt aangesloten op de geleiding van de N201 bij Locatie Oost.

Op het voormalige agrarische gebied mag conform het voorstel bebouwing met een bruto vloeroppervlak van maximaal 135.000 m² worden gerealiseerd. Dit bruto vloeroppervlak komt voort uit het verkeersonderzoek (zie paragraaf 4.1 van de toelichting). In dat verkeersonderzoek is uitgegaan van circa 147.000 m² uitbreiding op Locatie Zuid. Aangezien bij de entreezone 11.700 m² is voorzien blijft er maximaal 135.000 m² over voor het voormalige agrarische gebied.



4 Randvoorwaarden



4.1 Verkeer

In juli 2011 is door Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek naar de bereikbaarheid van Locatie Zuid verricht (zie bijlage). Dit naar aanleiding van de verkeerscongestie op het kruispunt met de Legmeerdijk, de daarmee gepaard gaande verminderde bereikbaarheid van de bedrijven op Locatie Zuid en het tijdelijke ongewenste gebruik van de nooduitgang tussen de Betulaweg en de Poelweg (zie ook paragraaf 3.4). Doel van het onderzoek is om oplossingen te bieden voor het verbeteren van de bereikbaarheid en een onderbouwing te bieden voor het realiseren van een mogelijke (tijdelijke) tweede ontsluiting van Locatie Zuid.

In het onderzoek is rekening gehouden met de omlegging van de N201, de realisatie van Locatie Oost en de fysieke uitbreidingen op Locatie Zuid (zie paragraaf 3.4). Er is daarbij uitgegaan van een uitbreiding met 347.000 m² bvo, waarvan circa 147.000 m² op Locatie Zuid zal worden gerealiseerd.

In het verkeersonderzoek is gekeken naar verkeerskundige oplossingen op zowel de korte, de middellange als de lange termijn. Daar wordt het volgende onder verstaan:

- Korte termijn: periode tot aan de openstelling van de omgelegde N201.
- Middellange termijn: periode vanaf de openstelling van de omgelegde N201 tot medio 2030.
- Lange termijn: vanaf medio 2030, na mogelijke realisatie van de OLV.

Voor de lange termijn is gekeken naar de mogelijke aanleg van een Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) tussen FloraHolland en Schiphol. Deze OLV is bedoeld om vrachtverkeer zodanig te faciliteren dat reistijden zoveel mogelijk gegarandeerd kunnen worden. In de huidige plannen voor de OLV kan het vrachtverkeer via de noordzijde Locatie Centrum verlaten om ter hoogte van de Middenweg op de omgelegde N201 te komen (de zogenaamde Business-case). Wanneer deze OLV wordt gerealiseerd zal dit een vermindering van vrachtverkeer op de Legmeerdijk betekenen en daarmee een verlichting van het verkeersaanbod op de aansluiting van FloraHolland op de Legmeerdijk. Mogelijk kan Locatie Zuid ook worden aangesloten op de OLV, bijvoorbeeld door een ongelijkvloerse kruising met de Legmeerdijk. Dat zou de verkeersveiligheid op de Legmeerdijk en de bereikbaarheid van Locatie Zuid nog meer verbeteren.

Omdat het minimaal nog enkele jaren duurt voordat de OLV wordt gerealiseerd is er ook voor de korte en middellange termijn gekeken naar de mogelijke verkeerskundige maatregelen. De volgende maatregelen zijn beschouwd:

1. Gebruik van de 'nooduitgang' aan de Betulaweg.
2. Realiseren van een noordoostverbinding tussen Locatie Zuid en de Poelweg/Randweg.
3. Aansluiting op fly-over tussen Legmeerdijk en omgelegde N201.
4. Optimalisatie van het kruispunt Locatie Zuid-Legmeerdijk.
5. Realisatie bajonetontsluiting.

De bovenstaande verkeerskundige maatregelen zijn beoordeeld op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, realisatie termijn, kosten en flankerende maatregelen. Uit deze analyse komt naar voren dat het realiseren van een tijdelijke noordoostverbinding tussen Locatie Zuid en de Poelweg/Randweg voor uitsluitend personenverkeer de beste beoordeelde verkeerskundige maatregel is voor de korte termijn. Deze ontsluiting is inmiddels gerealiseerd en in gebruik. Voor de middellange termijn is de bajonetontsluiting de best beoordeelde oplossing waarbij personenverkeer ter hoogte van de Lakenblekerstraat een aansluiting krijgt op de Legmeerdijk. Deze beide opties zijn doorgerekend in een verkeersmodel dat is verfijnd voor de veiling. De



overige verkeerskundige maatregelen zijn niet doorgerekend omdat deze niet voldoende soelaas bieden, negatief scoren op verkeersveiligheid of omdat de uitvoerbaarheid lastig is vanwege hoge kosten en fysieke beperkingen.

Uit het verkeersmodel blijkt dat de tijdelijke verbinding tussen Locatie Zuid en de Poelweg/Randweg voor uitsluitend personenverkeer zorgt voor een afname van verkeer op de aansluiting van Locatie Zuid op de Legmeerdijk. Verkeer dat gebruik maakt van de nieuwe aansluiting lijkt vooral via de Randweg naar Uithoorn en verder te rijden. De toename van verkeer op de Poelweg richting de huidige N201 is nihil. Het realiseren van de noordoostverbinding lijkt voornamelijk interessant voor lokaal verkeer. Voor regionaal en bovenregionaal verkeer lijkt de nieuwe verbinding niet direct te worden gebruikt. Hierbij moet opgemerkt worden dat bij (grote) vertraging op de aansluiting van Locatie Zuid met de Legmeerdijk het aannemelijk is dat meer verkeer gebruikt gaat maken van de verbinding. Het bieden van een alternatief voor lokaal verkeer en daarmee een afname van verkeer op de aansluiting met de Legmeerdijk zorgt voor een betere doorstroming en bereikbaarheid. De verbetering van de doorstroming leidt qua verkeersintensiteiten niet direct tot grote gevolgen in Uithoorn. Flankerende maatregelen zijn dan ook niet direct nodig.

Voor de middellange termijn is het alternatief op de bajonetontsluiting doorgerekend waarbij personenverkeer nabij de bedrijfswoning de Legmeerdijk kan oprijden en verlaten. In de doorrekening voor de middellange termijn is ook rekening gehouden met de verbinding tussen Locatie Zuid en de Poelweg/Randweg (maatregel korte termijn). Met het verbinden van de Legmeerdijk met Locatie Zuid nabij de bedrijfswoning ontstaat meer ruimte op de huidige aansluiting. Ook de al in gebruik genomen noordoostelijke verbinding tussen Locatie Zuid en de Poelweg/Randweg zorgt voor ruimte op de huidige aansluiting. Het realiseren van beide opties zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid van Locatie Zuid. Na omlegging van de N201 zal door de gemeente worden onderzocht of het langer dan wel permanent openhouden van de tijdelijke verbinding tussen Locatie Zuid en de Poelweg/Randweg (maatregel korte termijn) wenselijk en haalbaar is. Door middel van onafhankelijk verkeerskundig onderzoek zal na openstelling van de omgelegde provinciale weg N201 worden nagegaan of de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein (ontsluiting Legmeerdijk) geen structurele verkeerscongestie meer kent en of het gebruik van de tijdelijke verbinding tussen Locatie Zuid en de Poelweg/Randweg na openstelling van de N201 tot negatieve verkeerseffecten leidt. Ook zal worden nagegaan of het opheffen van de tijdelijke verbinding tussen Locatie Zuid en de Poelweg/Randweg geen nadelige gevolgen heeft voor een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein.

Voor de oplossingen op de middellange en lange termijn geldt dat momenteel nog niet helemaal zeker is hoe deze oplossingen er precies uit komen te zien en bovendien geldt dat deze oplossingen deels via Aalsmeers grondgebied verlopen. Het bestemmingsplan kan daardoor niet geheel in de oplossingen op middellange en lange termijn voorzien. De oplossingen op middellange en lange termijn zijn binnen het bestemmingsplan overigens wel mogelijk voor zover ze op Uithoorns grondgebied liggen, net als in het geldende bestemmingsplan.

4.2 Akoestische aspecten

In het plangebied worden geen geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) toegestaan. Het plangebied behoort evenmin tot een gezonde industriezone als bedoeld in de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek is daarom niet nodig, ook niet voor de



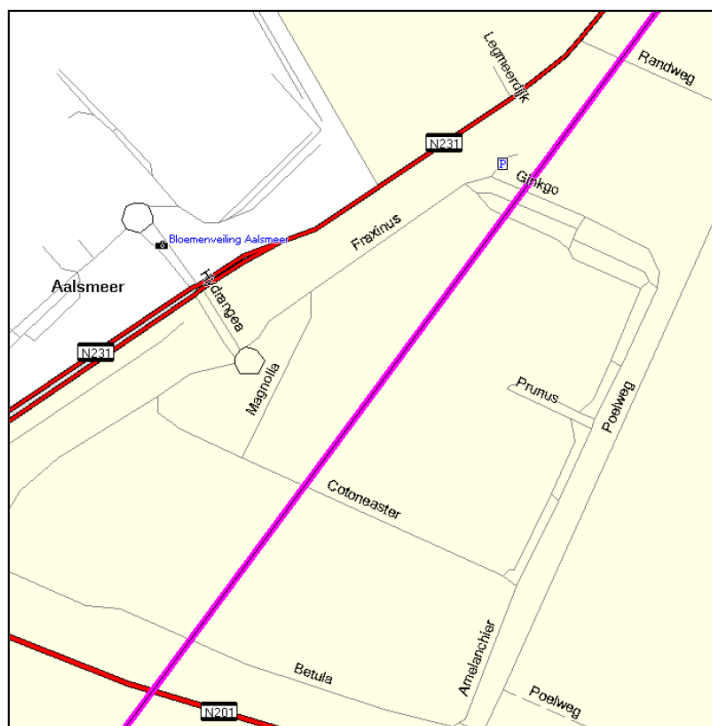
noordoostelijke verbinding tussen Locatie Zuid en de Poelweg/Randweg aangezien deze verbinding al is gerealiseerd en in gebruik is genomen.

4.3 Veiligheid en technische infrastructuur

Vanuit het oogpunt van veiligheid en technische infrastructuur is een aantal zaken van belang. Zo gelden er veiligheidszones met betrekking tot straalpaden, leidingen en het transport over de weg.

Kabels en leidingen

Het plangebied is gelegen binnen de zone van een straalpad tussen Alphen a/d Rijn en Amsterdam. Volgens gegevens van KPN geldt er in de straalpadzone, ter plaatse van Locatie Zuid, een maximum bouwhoogte van 33 meter. Een hogere bouwhoogte dan wel tijdelijke hogere obstakels (zoals bouwkransen) zouden de straalverbinding kunnen belemmeren. De straalpadzone heeft een totale breedte van 100 meter.



Afbeelding: indicatieve ligging straalpad

In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen gebouwen met een bouwhoogte van 33 meter of hoger toegestaan.

In het plangebied is verder nog een aantal leidingen aanwezig. Het betreft een 12-inch-40 bar hoofdgasleiding (W-529-15) die van de Legmeerdijk, via het parkeerterrein op Locatie Zuid, naar de Poelweg loopt en een 12-inch-40 bar hoofdgasleiding (W-529-01) die evenwijdig aan een deel van de Legmeerdijk loopt. Evenwijdig aan de Provincialeweg loopt nog een watertransportleiding en onder de Provincialeweg loopt een olietransportleiding. De olietransportleiding is niet meer in gebruik. Voor de hoofdgasleidingen geldt dat deze in het bestemmingsplan dienen te worden opgenomen en dat onderzoek naar externe veiligheid



noodzakelijk is. In april 2011 is daarom onderzoek verricht (zie beschrijving onderzoek bij vervoer gevaarlijke stoffen).

Risicovolle activiteiten

In en nabij het plangebied zijn geen inrichtingen aanwezig waar activiteiten plaatsvinden die een risico vormen voor de omgeving. Er hoeft daarom geen onderzoek naar externe veiligheid als gevolg van risicovolle activiteiten plaats te vinden.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen als LPG en andere ontplofbare stoffen kan risico's met zich meebrengen. Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van vervoersroutes van gevaarlijke stoffen moet daarom rekening worden gehouden met individueel (plaatsgebonden)- en/of groepsrisico.

Provinciale wegen als de (nieuwe) N201 en de Legmeerdijk (N231) zijn automatisch aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Circulaire RisicoNormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (augustus 2004) van toepassing. Vanwege het groepsrisico geldt er in het algemeen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een veiligheidszone van 200 meter vanuit de as van de rijweg. In het kader van het bestemmingsplan is door Aviv in april 2011 een onderzoek externe veiligheid verricht in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen (zie bijlage). Er is in het onderzoek ook gekeken naar de gastransportleidingen in en nabij het plangebied, zijnde de leiding W-529-01 (via de Legmeerdijk) en de leiding W-529-15 (via Locatie Zuid).

In het onderzoek is o.a. rekening gehouden met de omlegging van de N201, de te verwachten transportintensiteiten en de mogelijke ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan. Uit de daaropvolgende berekeningen blijkt dat er in geen van de beschouwde situaties een contour van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr van het plaatsgebonden risico voorkomt langs de huidige en de toekomstige N201 en Legmeerdijk. Daarmee wordt aan de normen voor het plaatsgebonden risico voldaan en is er geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Het groepsrisico als gevolg van de huidige N201 is in zowel de bestaande als de toekomstige situatie (na de mogelijke ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan) 200 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde (0,005). Na de omlegging van de huidige N201 vervalt het groepsrisico langs het huidige tracé omdat er geen gevaarlijke stoffen meer vervoerd zullen gaan worden. Door de omlegging is er langs het nieuwe tracé wel sprake van een groepsrisico. Dit groepsrisico zal meer dan 50 keer kleiner zijn dan de oriëntatiewaarde (0,019). Tenslotte zal het groepsrisico als gevolg van het transport over de Legmeerdijk toenemen door de voorgenomen ontwikkeling (van 0,003 naar 0,004). Het groepsrisico is echter nog steeds ruim 250 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde. Door de toename van het groepsrisico langs de nieuwe N201 en de Legmeerdijk is er een verantwoording van het groepsrisico nodig. Deze verantwoording zal worden opgesteld aan de hand van advies van de brandweer (d.d. 8 oktober 2012). De verantwoording van het groepsrisico is als bijlage in de toelichting opgenomen en zodoende betrokken bij de besluitvorming ten aanzien van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de gastransportleidingen geldt dat de leiding W-529-01 een contour van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr van het plaatsgebonden risico heeft ter plaatse van bestaande bebouwing. Dit plaatsgebonden risico vormt echter geen belemmering voor de nieuwe ontwikkelingen die



mogelijk zijn gemaakt in het bestemmingsplan. De andere leiding, W-529-15, heeft geen contour van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr van het plaatsgebonden risico. Ten aanzien van het groepsrisico geldt voor beide leidingen dat het groepsrisico ruimschoots onder de oriëntatiewaarde blijft (0.024 voor W-529-01 en 0.0 voor W-529-15). De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt leiden niet tot een meetbare toename van het groepsrisico. Er zijn derhalve geen beperkingen voor het bestemmingsplan. Een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico is niet nodig.

Externe Veiligheid Schiphol

Externe veiligheid in relatie tot de luchthaven Schiphol heeft betrekking op mogelijke vliegtuigongevallen en dodelijke slachtoffers onder omwonenden en werknemers van bedrijven in de omgeving van Schiphol. Dit risico is onder meer afhankelijk van de veiligheid van vliegtuigen, het baangebruik en de vliegroutes. De beheersing van de veiligheidsrisico's vindt onder meer plaats door het vliegen over gebieden met veel bevolking zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zijn in het Luchthavenindelingbesluit beperkingen aan de ruimtelijke ordening vastgelegd die moeten bewerkstelligen dat het veiligheidsrisico door de ruimtelijke ontwikkelingen beheerst wordt (zie paragraaf 4.4).

4.4 Luchthavenindelingbesluit

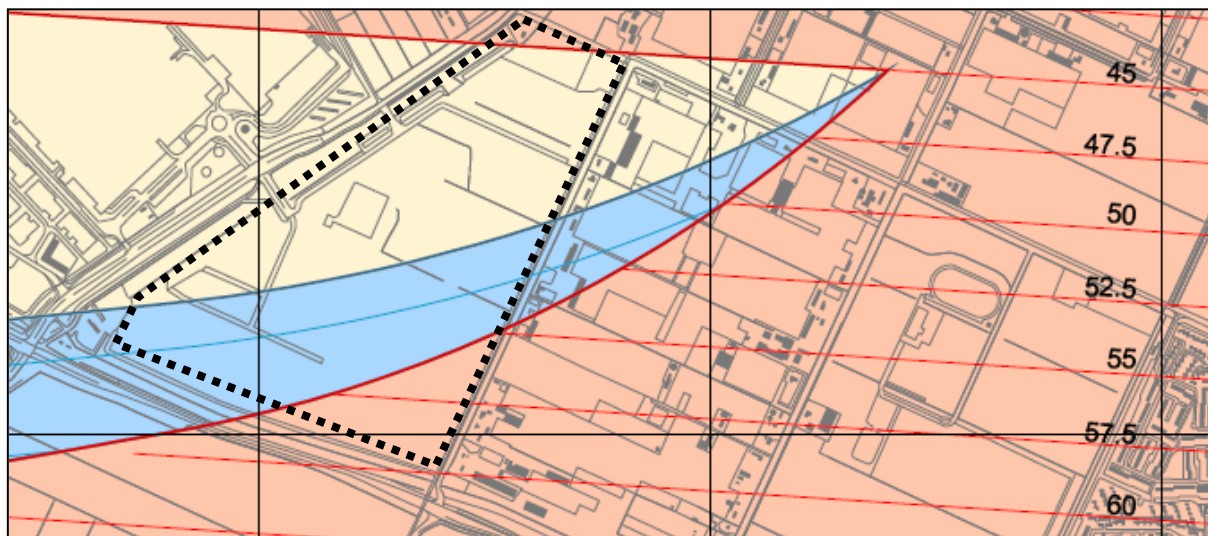
In artikel 8.8 onder lid 1 van de Wet Luchtvaart is bepaald dat voor de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan het Luchthavenindelingbesluit in acht moet worden genomen indien het plangebied is gelegen binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied.

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan valt binnen de zones van het beperkingengebied volgens het Luchthavenindelingbesluit. Het gaat daarbij om:

1. hoogtebeperkingen;
2. beperkingen ten aanzien van functies;
3. beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies.

Hoogtebeperkingen

Voor een gebied met hoogtebeperkingen geldt dat de maximale bouwhoogtes in het bestemmingsplan niet hoger mogen zijn dan de toegestane bouwhoogtes volgens het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Deze veiligheidsnormen zijn noodzakelijk om de gevolgen van het doorschieten en het te vroeg landen van vliegtuigen te verminderen.



Afbeelding: uitsnede hoogtebeperkingenkaart Luchthavenindelingsbesluit

Het plangebied valt binnen verschillende zones van hoogtebeperkingen:

- Voor een groot deel van het plangebied geldt een maximum bouwhoogte van 45 meter;
- Voor een deel van het plangebied geldt een maximum bouwhoogte die onder een hoek van 5% oploopt vanaf 45 meter.
- Voor de noordwestelijke punt nabij de kruising Legmeerdijk-Randweg geldt een maximale bouwhoogte van 45 meter, aflopend onder een hoek van 0,9° naar 42,5 meter.
- Voor het zuidwestelijk deel geldt een maximale bouwhoogte die onder een hoek van 0,9° oploopt van 55 naar 60 meter.

In het plangebied zijn geen bouwhoogtes toegestaan die strijdig zijn met de binnen het Luchthavenindelingbesluit gestelde hoogtebeperkingen. De bestaande bebouwing voldoet hier al aan en bij de ontwikkeling van het kavel in de entreezone en de braakliggende groenzone bij de Randweg worden de maximale bouwhoogtes in acht genomen.

Voor (mobiele) bouwkransen geldt op grond van artikel 8.12 van de wet een verbod en een stelsel van ontheffingen.

Beperkingen ten aanzien van functies en gebouwen

In een gebied waar volgens het Luchthavenindelingbesluit in verband met het externe-veiligheidsrisico en de geluidbelasting een (bouw)beperking van gevoelige objecten geldt (de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 van het Luchthaven-indelingbesluit Schiphol, aangewezen met nummer 4), zijn geen (nieuwe) woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan. Nieuwe geluidsgevoelige objecten zijn alleen toegestaan na afgifte van een verklaring van geen bezwaar door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Het plangebied ligt geheel binnen de zone waar in principe geen nieuwe geluidsgevoelige objecten zijn toegestaan in verband met vliegtuiglawaai. Dergelijke objecten komen niet voor



in het plangebied en zijn geen onderdeel van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Deze objecten zijn daarom in dit bestemmingsplan uitgesloten.

Beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies

De laatste beperking die voortvloeit vanuit het Luchthavenindelingbesluit is de zone ten behoeve van de beperking van het aantrekken van vogels in verband met het vliegverkeer (de gronden bedoeld in artikel 2.2.3 van het Luchthaven-indelingbesluit Schiphol, aangewezen met nummer 5. Binnen de zone gelden beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies. Het gaat daarbij om:

- industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- viskwekerijen met extramurale bassins;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- natuurreservaten en vogelreservaten;
- aanleg moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 ha.

Aanvaringen tussen luchtvaartuigen en vogels vormen een reëel gevaar voor de luchtvaart. Meer dan negentig procent van dergelijke aanvaringen vindt plaats op of in de directe nabijheid van luchthavens.

Gelet op de vogelaanvaringsstatistieken heeft Schiphol te kampen met grote vogeloverlast. Het vogelaanvaringsgevaar wordt onder andere veroorzaakt door de aanwezigheid van gebieden met een sterke vogelconcentratie in de nabijheid van de luchthaven. Gebieden met een sterke vogelconcentratie en het uitstralingseffect daarvan zijn een gevaar voor die delen van de aan- en uitvliegroutes waar vliegtuigen zich op lagere hoogte bevinden. Van de in artikel 2.2.3 opgenomen vormen van grondgebruik en bestemmingen, zoals bijvoorbeeld viskwekerijen met extramurale bassins, kan in redelijkheid worden aangenomen dat deze, door te dienen als locatie met voedselaanbod, rustplaats of slaapplek, grote vogelconcentraties kunnen aantrekken. Het toevoegen van zaken of activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels hebben, kan de situatie op en rond de luchthaven verslechteren. Daarom bepaalt artikel 2.2.3 dat nieuwe gevallen van gebruik of bestemming binnen deze categorieën niet zijn toegestaan. Gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën is wel toegestaan indien dat gebruik of die bestemming rechtmatig is op het moment van inwerkingtreding van het Luchthavenindelingbesluit.

Ook in dit geval kan een gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën wel gerealiseerd worden als overeenkomstig artikel 8.9 van de wet een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Het plangebied ligt binnen de zone met een beperking van vogelaantrekkende functies. Voor het plangebied geldt echter dat de aanleg van vogelaantrekkende functies niet mogelijk wordt gemaakt. Bedrijven waar extramurale opslag of verwerking plaatsvindt zijn niet gerelateerd aan de bloemenveiling en derhalve uitgesloten in het bestemmingsplan.

4.5 Bodemkwaliteit

Voor de ontwikkeling van het kavel in de entreezone en het voormalig agrarisch gebied bij de Randweg is in het kader van het bestemmingsplan in maart 2011 verkennend bodemonderzoek door Landview BV verricht (zie bijlage).



Uit het bodemonderzoek blijkt dat in de boven- en ondergrond van de locatie van de entreezone een plaatselijk lichte verontreiniging met cadmium is geconstateerd. Ook zijn er lichte verontreinigingen met barium, molybdeen en zink geconstateerd. Asbestverdacht materiaal is niet aangetroffen. De geconstateerde verontreinigingen zijn dusdanig gering dat een vervolgonderzoek niet nodig is. De locatie is ter plaatse van de entreezone geschikt voor het beoogde gebruik.

Ter plaatse van het voormalige agrarisch gebied langs de Randweg zijn lichte verontreinigingen aangetroffen met barium, cadmium, kwik, lood, zink, minerale olie en/of PAK. In het grondwater is plaatselijk een matige verontreiniging met barium waargenomen en verder zijn er maximaal lichte verontreinigingen met barium, molybdeen, nikkel en/of zink geconstateerd. Ook is er asbestverdacht materiaal aangetroffen met een gehalte van 15-30% chrysotiel en een gehalte van 0.1-2% crocidoliet asbest aangetroffen. Het gaat om hechtgebonden asbest. De geconstateerde verontreinigingen zijn dusdanig gering dat een vervolgonderzoek niet nodig is, inclusief de matige verontreiniging met barium in het grondwater (een natuurlijke oorzaak is mogelijk). De locatie is ter plaatse van het voormalig agrarisch gebied bij de Randweg geschikt voor het beoogde gebruik. Wel is dient het asbestverdachte materiaal te worden verwijderd en is verkennend asbestonderzoek nodig om na te gaan in hoeverre er sprake is van de aanwezigheid van asbest in de bodem.

Het asbestonderzoek is in mei 2012 door Landview uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij is op een aantal locaties asbesthoudend plaatmateriaal aangetroffen. Dit materiaal zal verwijderd worden.

4.6 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit) in werking getreden. Hierin zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor wat betreft een zestal stoffen.

Op grond van de luchtkwaliteitseisen dient de luchtkwaliteit bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, te worden betrokken in de afwegingen.

Nederland haalt de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet in de door Europa geëiste jaren: 1 januari 2005 respectievelijk 1 januari 2010. De nieuwe Europese richtlijn die in juni 2008 gepubliceerd is, biedt extra tijd als Nederland aantoonbaar binnen een uitsteltermijn van 6 jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) wel aan de normen te kunnen voldoen. Nederland heeft daarom het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld, waarin een groot aantal maatregelen is opgenomen om de luchtkwaliteit aanzienlijk te verbeteren.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is in principe een groot, samengesteld luchtkwaliteitsplan. De gemeentelijke en provinciale overheden en de landelijke overheid hebben elk op hun eigen niveau plannen gemaakt om de luchtkwaliteit te verbeteren omdat de luchtkwaliteit in Nederland niet overal voldoet aan de Europese eisen. De bundeling van deze plannen, inclusief maatregelen, voorgenomen grote projecten, kosten en verwachte effecten, heet het NSL. Het NSL-programma is per 1 augustus 2009 in werking getreden en heeft een looptijd van vijf jaar, waarna zo nodig een nieuw programma wordt opgesteld.



Locatie Zuid is onderdeel van greenport Aalsmeer. De ontwikkeling van de greenport leidt tot een toename van luchtverontreiniging. De extra emissies die de ontwikkeling van de greenport Aalsmeer veroorzaakt zijn opgenomen in het NSL. Met behulp van de Saneringstool zijn onder meer de effecten van de ruimtelijke projecten op de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Er vinden in het studiegebied voor de relevante jaren geen overschrijdingen plaats van de normen zoals die zijn opgenomen in de Wet luchtkwaliteit. De ruimtelijke ontwikkeling van greenport Aalsmeer (inclusief Locatie Zuid) kan derhalve doorgang vinden op basis van artikel 5.16 lid d van de Wet Milieubeheer.

4.7 Waterhuishouding en riolering

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw” ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de “watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit (ruimte voor water) en waterkwantiteit en veiligheid (overstroming).

Het plangebied is gelegen in de Noorder Legmeerpolder en valt binnen het beheersgebied van Waternet. De polder is een droogmakerij en heeft ter plaatse van het plangebied een gemiddeld maaiveldniveau van 4,4 meter – NAP.

Materiaalkeuze

Voor nieuwbouw in het plangebied worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink of lood.

Waterberging

Op een groot deel van het bedrijventerrein is momenteel verharding aanwezig (bebouwing en verkeersruimte). Evengoed is nog steeds bijna 12% van het plangebied onverhard. De onverharde delen bestaan uit water, groenvoorzieningen en braakliggend terrein. Het oppervlak van de onverharde gedeeltes bedraagt circa 66.155 m².

De waterbeheerder heeft in het kader van het overleg conform artikel 3.1.1 Bro aangegeven dat bij de ontwikkeling van het kavel bij de entreezone en het voormalig agrarisch gebied bij de Randweg binnen het plangebied rekening dient te worden gehouden met 10% watercompensatie ten opzichte van de toename aan verharding. In het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden.

Grondwater

Op Locatie Zuid is momenteel geen ondergrondse bebouwing aanwezig. De verwachting is dat dit in de toekomst ook niet het geval zal zijn. Indien er wel ondergrondse bebouwing zal



worden gerealiseerd, zullen de gevolgen voor de grondwaterstromen worden betrokken bij de planvorming. Overleg met Waternet is dan noodzakelijk.

Riolering

In het kader van het bestemmingsplan zal overleg plaatsvinden met de waterbeheerder over de ontwikkeling van het kavel bij de entreezone en het voormalig agrarisch gebied bij de Randweg.

Voor de aansluiting op de riolering zal tijdig een huisaansluitvergunning moeten worden aangevraagd (minimaal 6 weken voor start bouwwerkzaamheden).

Waterkering

Nabij het plangebied bevindt zich een waterkering: de Legmeerdijk. Volgens de Keur van de waterbeheerder heeft deze waterkering aan de zijde van Locatie Zuid een zone van circa 51,5 meter vanaf het hart van de dijk. Constructies in, op of nabij een waterkering vormen namelijk een potentieel gevaar voor de primaire functie van de waterkering. Niet alleen kan bebouwing het waterkerend vermogen negatief beïnvloeden, ook kan het toekomstige dijkverzwaring in de weg staan. Het waterkerend vermogen van een dijk wordt bepaald door de kruinhoogte, de fundering, alsmede de stabiliteit en de waterdichtheid van het beklede dijklichaam. De aanwezigheid van bebouwing kan de faalmechanismen en daarmee het waterkerend vermogen negatief beïnvloeden. Waternet heeft daarom bouwactiviteiten in de waterkering verboden in haar Keur. Omdat het waterkeringbelang niet het enige belang is en bouwwerken in sommige gevallen verenigbaar zijn met een veilige waterkering, kan Waternet via een vergunning ontheffing verlenen van dit verbod. Om te kunnen bouwen in de zone van de waterkering is in alle gevallen dus een Keurvergunning noodzakelijk.

Het plangebied van het bestemmingsplan is grotendeels gelegen buiten de zone van de Legmeerdijk, met uitzondering van het noordwestelijk deel nabij de Randweg. Dit deel ligt binnen de zone van de Legmeerdijk.

Keur waterbeheerder

Voor alle werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen is een watervergunning nodig van Waternet. In de keur worden verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meld- en meetplicht aangegeven. De watervergunning kan worden verleend door Waternet.

4.8 Flora en fauna

Het plangebied is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn. De in april van 2002 vastgestelde Flora- en Faunawet vereist echter wel dat onderzocht dient te worden in hoeverre binnen het plangebied beschermde diersoorten voorkomen.

Voor de ontwikkeling van de entreezone en de ontwikkeling van het voormalig agrarisch gebied bij de Randweg is in het kader van het bestemmingsplan in oktober 2010 flora en faunaonderzoek verricht (zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat er in en nabij deze twee ontwikkellocaties geen beschermde planten en dieren voorkomen. Alleen in enkele



watergangen is de aanwezigheid van beschermde vissen niet uit te sluiten. Bij de herontwikkeling van het voormalige agrarische gebied langs de Randweg zal hier rekening mee moeten worden gehouden.

4.9 Cultuurhistorie en archeologie

De gemeenteraad heeft op 21 oktober 2010 de “Erfgoedverordening gemeente Uithoorn 2010” vastgesteld. Op basis van deze verordening kunnen gemeentelijke monumenten worden aangewezen en beschermd.

Monumenten

In het plangebied zijn geen rijksmonumenten, provinciale en gemeentelijke monumenten aanwezig.

Cultuurhistorie

In het plangebied was vroeger veen aanwezig dat in de Middeleeuwen is afgegraven. Het gebied is vervolgens in de 19^e eeuw bedijkt en drooggemalen. Zo ontstond de Noorder Legmeerpolder. Volgens de informatiekaart van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie zijn er geen cultuurhistorische objecten van waarde in het plangebied aanwezig. Er zijn nog wel enkele elementen aanwezig die verwijzen naar het (ontstaans)verleden van de polder. Het gaat onder meer om de Legmeerdijk, welke onderdeel is van de Ringdijk van de Noorder Legmeerpolder. Ook zijn de tochten langs de Poelweg en Randweg onderdeel van het afwateringspatroon van de Noorder Legmeerpolder. Het afwateringspatroon is ontstaan 19^e eeuw en heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met het even rechtlijnige wegenpatroon van de Legmeerpolder. Deze naar het (ontstaans)verleden verwijzende elementen blijven behouden.

Archeologie

Op basis van de Erfgoedverordening zijn archeologische elementen beschermd. Gelet op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart geldt voor het plangebied een lage archeologische verwachting waardoor ontwikkelingen die kleiner dan 5 hectare zijn plaats mogen vinden zonder dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is. De beide ontwikkellocaties in het plangebied zijn kleiner dan 5 hectare (ook gezamenlijk zijn ze kleiner dan 5 hectare). Archeologisch onderzoek is gelet op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart en de Erfgoedverordening niet nodig.

4.10 Regionale behoefte

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De motivatie dient te gebeuren aan de hand van een drietal treden:

1. Actuele regionale behoefte;
2. Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied;
3. Mogelijkheden om locatie passend te ontsluiten in geval van realisatie buiten bestaand stedelijk gebied.



Omdat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied (zie paragraaf 2.3) zijn alleen de eerste twee treden aan de orde. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen ook al mogelijk zijn volgens het geldende bestemmingsplan zodat er planologisch gezien geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Los daarvan geldt dat er gelet op de visie en strategie Greenport Aalsmeer 2030 "Samenwerken aan een bloeiend perspectief" behoefte is aan voldoende en passende ruimte voor alle activiteiten van het sierteeltcluster. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren) 2010-2040 "Snoeien om te kunnen bloeien" is aangegeven dat voor bestaande bedrijventerreinen een opgave geldt om 2.200 hectare te herstructureren. Het bestaande bedrijventerrein Locatie Zuid, waar al veel groothandelsbedrijven zijn gevestigd, behoort samen met de Bloemenveiling tot de kern van Greenport Aalsmeer. Een intensivering van Locatie Zuid draagt daarmee bij aan een verdere versterking van de kern van Greenport Aalsmeer en een betere benutting van de bestaande voorraad in bestaand stedelijk gebied.



5 Bestemmingsregeling



5.1 De planvorm

Opbouw van dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen: de verbeelding, de regels en de toelichting.

De verbeelding alsmede de regels van het bestemmingsplan vormen het juridisch gedeelte. Dit gedeelte is bindend voor zowel burgers als overheid.

Verbeelding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening moeten alle plannen volgens de standaarden 2008 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld.

Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (voorheen plankaart) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven.

Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan.

Als ondergrond voor de verbeelding is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de verbeelding te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

Opbouw regels

De regels zijn in vier groepen ingedeeld:

1. inleidende regels die onder andere duidelijk maken wat met diverse termen wordt bedoeld en op welke wijze wordt gemeten;
2. bestemmingsregels van de voorkomende bestemmingen in het plangebied (bijvoorbeeld “wonen” of “verkeer”);
3. algemene regels, welke niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben maar voor het gehele plangebied gelden (zoals de algemene gebruiksregels en de algemene afwijkingsbevoegdheid);
4. overgangs- en slotregels.

Voor de bestemmingsbepalingen (groep 2) is per artikel de volgende indeling gehanteerd:

1. bestemmingsomschrijving;
2. bouwregels;
3. afwijken van de bouwregels (indien noodzakelijk);
4. specifieke gebruiksregels (indien noodzakelijk);
5. afwijken van de gebruiksregels (indien noodzakelijk);
6. wijzigingsbevoegdheid (indien noodzakelijk).



5.2 Toelichting op de regels

In deze paragraaf wordt van elk artikel een korte uitleg en toelichting gegeven teneinde de regels inzichtelijker en minder 'juridisch' te maken.

1. *Inleidende regels*

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen zijn op alfabetische volgorde.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

2. *Bestemmingsregels*

Artikel 3 Bedrijventerrein

Het plangebied van dit bestemmingsplan is grotendeels in gebruik als bedrijventerrein voor veilinggebonden bedrijven. Het bedrijventerrein bestaat uit rijwegen en diverse kavels met bedrijfsgebouwen. Het parkeren vindt vooralsnog plaats op maaiveldniveau. De bloemenveiling en omliggende bedrijventerreinen als Locatie Zuid vormen een belangrijk onderdeel van Greenport Aalsmeer. Gelet op het beleid van de diverse overheden is het belangrijk dat de functie als greenport behouden dan wel versterkt wordt. Het is daarom niet wenselijk om op locatie Zuid andersoortige bedrijvigheid dan veilinggebonden bedrijven toe te staan. Andersoortige bedrijven zouden de functie van de greenport kunnen verzwakken. In dit bestemmingsplan zijn daarom uitsluitend bedrijven toegestaan die functioneel gezien aan het bloemenveilingcomplex zijn gerelateerd doordat er producten worden verwerkt en/of diensten worden aangeboden die verband houden met de activiteiten die plaatsvinden op het bloemenveilingcomplex.

In dit bestemmingsplan is het grootste deel van het bedrijventerrein bestemd als 'Bedrijventerrein'. Er is voor gekozen om het grootste deel van bedrijventerrein één bestemming te geven zodat enige mate van flexibiliteit ten aanzien van het gebruik van de gronden mogelijk is. Er is geen aanleiding om de verschillende onderdelen als bedrijfskavels en rijwegen apart te bestemmen, met uitzondering van de apart bestemde groen/blauwe omzoming van het terrein. Dat het bedrijventerrein één bestemming heeft betekent niet dat het gehele gebied volgebouwd kan worden (zie navolgende). Bestaande rijwegen kunnen zodoende niet bebouwd worden met bedrijfsbebouwing.

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn veilinggebonden bedrijven en bijbehorende laad- en losdocks toegestaan. Tevens zijn de op een bedrijventerrein als Locatie Zuid gebruikelijke functies als onder meer nutsvoorzieningen, rijwegen, ongebouwde parkeervoorzieningen, een transportstraat en groenvoorzieningen toegestaan (zie lid 1).



In artikel 1 is vastgelegd wat onder veilinggebonden bedrijven wordt verstaan. Het gaat volgens de begripsbepaling in dat artikel om bedrijven die functioneel gezien aan het bloemenveilingcomplex of de daarbij behorende filialen zijn gerelateerd doordat er producten worden verwerkt en/of diensten worden aangeboden die rechtstreeks verband houden met de activiteiten die plaatsvinden op het bloemenveilingcomplex, zoals het verpakken en/of transporteren van sierteeltproducten.

De veilinggebonden bedrijven op Locatie Zuid hebben veelal kantoorruimte voor hun bedrijf. Een dergelijk kantoor is veelal noodzakelijk maar voorkomen dient te worden dat het kantoor een te groot deel van het kavel beslaat. In lid 4 is daarom bepaald dat per bedrijf maximaal 20% van het bruto vloeroppervlakte mag worden gebruikt voor kantoorruimte ten dienste van het betreffende sierteeltbedrijf. Het percentage van 20% is gebaseerd op de werkelijke situatie. Zelfstandige kantoorruimte is niet toegestaan. Wel kan per geval het percentage van 20% worden verruimd door middel van de toepassing van een afwijkingsbevoegdheid (lid 5). Er kan dan worden afgeweken tot 30%, mits toepassing er niet toe leidt dat de hoofdactiviteit van het bedrijf gericht zal zijn op kantoorwerkzaamheden of dat er sprake zal zijn van een tekort aan parkeerplaatsen.

Vanwege het bedrijfsproces hebben de veilinggebonden bedrijven bijbehorende docks ten behoeve van laden en lossen. Deze docks worden beschouwd als onderdeel van het veilinggebonden bedrijf en zijn daarom toegestaan. Alleen in de gevel aan de zijde van de Poelweg zijn geen docks toegestaan in verband met geluidhinder. Dit is aangegeven door middel van een aanduiding en vastgelegd in lid 4.

De bebouwing op de verschillende kavels is vastgelegd door middel van bouwvlakken. Deze bouwvlakken komen grotendeels overeen met de situatie in het structuurplan en de feitelijk gerealiseerde situatie. De huidige alsmede de toegestane bebouwing op Locatie Zuid ligt, conform de bestaande situatie, op minimaal 50 meter afstand van de (bedrijfs)woningen aan de Poelweg.

Gebouwen zijn volgens het bestemmingsplan in principe alleen toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken (zie lid 2 onder 1). Uitzondering zijn de volgende gebouwen: de transportstraat, gebouwen ten behoeve van ondergeschikte functies van veilinggebonden bedrijven en nevengebouwen ten behoeve van bedrijven (zoals fietsenstallingen) of gebouwen van algemene aard (zoals toiletten). Voor deze gebouwen zijn voorwaarden opgenomen in lid 2 onder 2. Over de toegestane gebouwen buiten het bouwvlak kan het volgende worden opgemerkt:

- De transportstraat is grotendeels opgenomen in de bouwvlakken. Indien de transportstraat buiten een bouwvlak ligt is de transportstraat specifiek aangeduid zodat de minimale doorgang onder de transportstraat is gewaarborgd.
- In artikel 1 is bepaald wat onder ondergeschikte functies van veilinggebonden bedrijven wordt verstaan. Deze ondergeschikte functies mogen buiten het bouwvlak worden gerealiseerd, zoals bij sommige kavels ook daadwerkelijk is gebeurd. Het gaat daarbij om representatieve gebouwen. Voor de gebouwen buiten het bouwvlak is een speciale zone aangegeven via de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - ondergeschikte functies'. Deze zones komen grotendeels overeen met het structuurplan.
- Naast gebouwen ten behoeve van ondergeschikte functies zijn in de feitelijke situatie ook nevengebouwen aanwezig zoals fietsenstallingen. Om dergelijke gebouwen mogelijk te maken mag per bedrijfsvestiging een nevengebouw worden gerealiseerd met een grootte van 1% van het bebouwd grondoppervlak van het bedrijf in het



plangebied van dit bestemmingsplan. Het nevengebouw mag echter niet groter zijn dan 100 m².

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van opslag van fustage of andersoortig materiaal is uitsluitend toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken of ter plaatse van de zones die zijn aangeduid als 'specifieke vorm van bedrijventerrein - ondergeschikte functies'. Het gaat daarbij om terreinafscheidingen e.d. Als voorwaarde geldt dat de betreffende bouwwerken alleen zijn toegestaan indien er sprake is van afscherming van de opslag van de openbare ruimte. Dit vanwege het beeld van het bedrijventerrein. Omdat het omgevingsvergunningsplichtige bouwwerken betreft zal bij een eventuele aanvraag omgevingsvergunning ook een welstandstoets plaatsvinden zodat de beeldkwaliteit ook op die manier kan worden bewaakt.

Voor de bebouwing is in lid 2 nog een aantal bebouwingsregels vastgelegd. Zo mogen de bouwvlakken voor 100% worden bebouwd en bedraagt de maximale bouwhoogte de bouwhoogte zoals ter plaatse is aangegeven met de aanduiding. Uitzondering is de binnen een bouwvlak gelegen bebouwing die is aangeduid als "ondergeschikte functies". Voor deze gronden geldt een maximum bouwhoogte van 22 meter voor ondergeschikte functies.

Ten aanzien van de bouwhoogtes geldt dat de bouwhoogtes die in het structuurplan en het geldende bestemmingsplan zijn aangegeven in dit bestemmingsplan zijn overgenomen. De werkelijke bouwhoogtes zijn echter lager dan de bouwhoogtes in het structuurplan en het geldende bestemmingsplan, er blijft (beperkte) uitbreiding mogelijk. De gebouwen waarin bedrijfsactiviteiten plaatsvinden (en die niet als ondergeschikte functies kunnen worden aangemerkt) die met toestemming van FloraHolland en de gemeente buiten de geprojecteerde bouwgrenzen van het structuurplan zijn gebouwd zijn conform de bestaande bouwhoogte bestemd. Ter plaatse van deze buiten de geprojecteerde bouwgrenzen gerealiseerd bebouwing is overigens wel een hogere bouwhoogte toegestaan ten behoeve van ondergeschikte functies van veilinggebonden bedrijven. Ook voor de bebouwing die grenst aan de Poelweg is in het bestemmingsplan uitgegaan van een bouwhoogte van 22 meter. Een dergelijke bouwhoogte is conform de overwegende maximale bouwhoogte van de bedrijfsbebouwing op de rest van Locatie Zuid en past bovendien bij de transformatie die het aangrenzende gebied al heeft ondergaan.

Tussen de bebouwing op sommige kavels is een vrije doorgang aanwezig tot aan de achtergelegen transportstraat. De functie hiervan is dat alarmdiensten bij de transportstraat kunnen komen, de vluchtroute is gewaarborgd en de overgang tussen de verschillende gebouwen vorm wordt gegeven. De vrije ruimte tussen de kavels is buiten het bouwvlak gelaten zodat er in eerste instantie geen bebouwing is toegestaan. In een aantal gevallen is de vrije ruimte tussen kavels met toestemming van FloraHolland en de gemeente bebouwd doordat de kavels van eenzelfde eigenaar zijn. Om hierop te kunnen anticiperen is in lid 3 een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om een deel van de vrije ruimte tussen kavels te bebouwen, mits de brandveiligheid goed gewaarborgd is.

In lid 3 is tevens een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het realiseren van een naamsaanduiding op het dak van een gebouw of de transportstraat, waarbij de maximum bouwhoogte voor de naamsaanduiding 30 meter bedraagt (inclusief gebouw). Bij de toepassing van de afwijkingsbevoegdheid worden de procedureregels in artikel 13 in acht genomen.



In lid 4 zijn, naast de al reeds genoemde regels ten aanzien van kantoren die onderdeel zijn van het sierteeltbedrijf en laad- en losvoorzieningen aan de zijde van de Poelweg, gebruiksregels opgenomen:

- Het gebruik van de gronden ten behoeve van een reclameaanduiding die geen betrekking heeft op sierteeltgerichte bedrijvigheid en/of geen relatie heeft met een in het plangebied gevestigd bedrijf is als verboden gebruik aangemerkt.
- Om voldoende parkeergelegenheid te waarborgen is een parkeernorm opgenomen conform het structuurplan. Omdat er op een kavel parkeren op het dak is gerealiseerd en dit in de toekomst mogelijk ook bij andere kavels zal gaan spelen zijn gebouwde parkeervoorzieningen ook toegestaan. In lid 2 onder 1 is verder bepaald dat alleen mag worden gebouwd indien voldaan wordt aan de parkeernorm zoals opgenomen in lid 4. Ten aanzien van de parkeernormen geldt nog dat koelcellen niet worden meegerekend in het bruto vloeroppervlakte dat wordt gebruikt voor de parkeernormen. Docks ten behoeve van laden en lossen tellen voor 50% mee als vrachtwagenparkeerplaats.
- Om het groene beeld van de entreezone te waarborgen is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding "groen" minimaal 2.875 m² aan groenvoorzieningen dient te worden gerealiseerd. Dit oppervlak bedraagt ongeveer de helft van het huidige groenoppervlak in het betreffende gebied. Door deze bestemmingswijze wordt een deel van het groene beeld van de entree op een flexibele manier vastgelegd.

Artikel 4 Groen

De groenstroken langs de randen van Locatie Zuid zijn bestemd als 'Groen'. De gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water, bruggen, voet- en rijwielpaden en steigers. Aan de kant van de Poelweg is conform de huidige situatie een geluidsafscherming in de vorm van een geluidsscherm of geluidswal mogelijk gemaakt (ter plaatse van de aanduiding 'geluidswal'). Binnen de groenzone langs de Randweg dient in verband met de toename van het verharde oppervlak als gevolg van de ontwikkeling van het voormalig agrarisch gebied voldoende waterberging te worden gerealiseerd.

In de bestemming 'Groen' zijn geen gebouwen toegestaan. In lid 2 onder 2 zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Omdat de Randweg haar functie als verkeersweg grotendeels verliest is de weg ook als groen bestemd. De onlangs gerealiseerde noordoostelijke ontsluiting op de Randweg en de Poelweg is ook als 'Groen' bestemd omdat het naar verwachting om een tijdelijke situatie gaat. De weg is daarbij wel aangeduid zodat het gebruik als ontsluiting mogelijk is. Om het bestemmingsplan bij een eventuele opheffing van de ontsluiting in overeenstemming met de feitelijke situatie te laten zijn is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Door de wijzigingsbevoegdheid kan het gebruik als ontsluiting via de Randweg worden opgeheven waardoor het groene beeld langs de Randweg in de toekomst kan worden hersteld. Voorwaarde voor de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is dat door middel van onafhankelijk verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein (ontsluiting Legmeerdijk) na openstelling van de omgelegde N201 geen structurele verkeerscongestie meer kent en dat het gebruik van de ontsluiting op de Randweg en de Poelweg na openstelling van de N201 tot negatieve verkeerseffecten leidt. Ook dient door middel van verkeerskundig onderzoek te worden aangetoond dat het opheffen van de ontsluiting op de Randweg en de Poelweg geen nadelige gevolgen heeft voor een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Alvorens de wijzigingsbevoegdheid



wordt toegepast dient er overleg plaats te vinden met de vereniging van eigenaren van het bedrijventerrein FloraHolland Locatie Zuid.

Artikel 5 Verkeer

De fly-over van de N201 is bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze gronden is het gebruik als onder meer rijwegen, voet- en rijwielpaden, ongebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, bruggen en water toegestaan.

Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming. In lid 2 onder 2 zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Artikel 6 Water

De tocht langs de Poelweg en de watergang langs de Provincialeweg zijn bestemd als 'Water'. Binnen deze bestemming is uiteraard het gebruik ten behoeve van waterhuishoudkundige doeleinden, waterlopen, rietkragen, etc. toegestaan. Ook zijn bruggen toegestaan.

In lid 2 is geregeld dat uitsluitend mag worden gebouwd ten behoeve van de bestemming. In lid 2 onder 2 zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijnde.

In lid 3 onder 1 is geregeld dat het verboden is om de gronden binnen de bestemming te gebruiken als ligplaatsen voor onder meer woonschepen.

Artikel 7 'Bedrijventerrein - Uit te werken'

Voor het te ontwikkelen voormalig agrarisch gebied langs de Randweg is er nog geen concrete planvorming maar er is wel een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd (zie paragraaf 3.4). Deze uitgangspunten en randvoorwaarden hebben gediend als input voor de wijze van bestemmen van het gebied.

Het grootste deel van het te ontwikkelen gebied is bestemd als 'Bedrijventerrein - Uit te werken'. Binnen deze bestemming zijn gelet op lid 1 veilinggebonden bedrijven en bijbehorende laad- en losdocks toegestaan. Tevens zijn onder meer een bovengrondse transportvoorziening, nutsvoorzieningen, rijwegen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water toegestaan.

In artikel 1 is vastgelegd wat onder veilinggebonden bedrijven wordt verstaan. In de toelichting op artikel 3 is hier reeds nader op ingegaan.

Het als "Bedrijventerrein – Veiling – Uit te werken bestemming" (BT-V-U) bestemde gebied kan worden bebouwd zodra er een rechtsgeldig uitgewerkt plan voor het gebied is (of meerdere). Voor de uitwerking van het plan door het college van Burgemeester en Wethouders geldt een aantal uitwerkingsregels, welke in lid 2 zijn aangegeven. Zo zijn laad- en losdocks in verband met geluidsoverlast niet toegestaan aan de zijde van de Poelweg. Omdat het bestemde gebied momenteel deels onverhard is dient er als gevolg van de ontwikkeling voldoende watercompensatie plaats te vinden. Hierover zal te zijner tijd ook overleg worden gevoerd met de waterbeheerder. Indien de huidige watergang tussen Ginkgo en Hedera als gevolg van de ontwikkeling gedempt wordt zal het wateroppervlak van deze watergang gecompenseerd dienen te worden in het plangebied. Net als bij de rest van het bedrijventerrein geldt voor het te ontwikkelen gebied een parkeernorm. De



parkeergelegenheid van de bestaande parkeerterreinen op Herdera zal gecompenseerd dienen te worden op het veilingterrein. Tenslotte dienen de maximale bouwhoogtes zoals die ter plaatse van het gebied zijn aangeduid in acht te worden genomen.

Naast deze uitwerkingsregels kan bij de uitwerking van het plan, net als bij de rest van het bedrijventerrein, rekening worden gehouden met aanvullende randvoorwaarden. Het kan daarbij gaan om een primaire rooilijn, een vrije doorgang tussen eventuele kavels, zones voor ondergeschikte functies, etc.

In lid 3 is bepaald er alleen mag worden gebouwd ten behoeve van de functies die in lid 1 zijn opgenomen. Tevens dient er gebouwd te worden overeenkomstig één of meer uitgewerkte plannen. Zolang een dergelijke uitwerking ontbreekt mag er niet worden gebouwd. Wel kan er vooruitlopend op een vast te stellen uitwerking een omgevingsvergunning voor het bouwen worden verleend (lid 4). Daarbij geldt wel dat er een ontwerpuitwerking ter inzage moet zijn gelegd en het bouwplan binnen deze uitwerking past.

Bij de toepassing van een uitwerkingsbevoegdheid wordt artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening in acht genomen. Dat houdt onder meer in dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op de voorbereiding van een uitwerking.

Artikel 8 Leiding - Gas

In het plangebied is een hogedruk gastransportleiding van 12 inch aanwezig. De leiding met de bijbehorende zones is bestemd als 'Leiding - Gas'. De gronden met deze dubbelbestemming zijn primair bestemd voor het hebben en instandhouden van een hogedruk gastransportleiding. Voor de volgorde van verschillende bestemmingen op dezelfde grond wordt verwezen naar artikel 16.2.

Bouwwerken zijn alleen toegestaan ten behoeve van de gasleiding of, in geval van overige bouwwerken, indien deze op meer dan 4 meter afstand van de leiding zijn gelegen. Eventueel zijn overige bouwwerken ook op minder dan 4 meter afstand toegestaan maar alleen indien daarvoor een afwijkingsbevoegdheid is toegepast door het college van Burgemeester en Wethouders (8.3). Voorafgaand aan de toepassing van deze afwijkingsbevoegdheid dient het college van Burgemeester en Wethouders advies in te winnen bij de netbeheerder (momenteel Gasunie). Ook zijn bepaalde werken (geen bouwwerken zijnde) en werkzaamheden, niet zijnde bouwen, pas toegestaan na verlening van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden door burgemeester en wethouders (8.4). Alvorens deze vergunning wordt verleend wordt de netbeheerder om advies gevraagd. Dit ter bescherming van de gastransportleiding.

In 8.4 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om een eventuele verlegging dan wel opheffing van de leiding mogelijk te maken nadat daar overeenstemming met de betrokken netbeheerder over is bereikt. Door middel van toepassing van de wijzigingsbevoegdheid wordt de dubbelbestemming alsmede het figuur 'hartlijn leiding - gas' verplaatst dan wel verwijderd. De wijzigingsbevoegdheid is voorzien van diverse procedurele waarborgen conform artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Er moet onder meer een ontwerp van het wijzigingsplan ter inzage worden gelegd waarbij een ieder zienswijzen kan indienen.

Artikel 9 Waarde - Archeologie

Voor het gehele plangebied geldt een lage archeologische verwachting. Het plangebied is daarom bestemd als 'Waarde - Archeologie'. De gronden met deze dubbelbestemming zijn



primair bestemd voor de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Voor de volgorde van verschillende bestemmingen op dezelfde grond wordt verwezen naar artikel 16.2.

In de bouwregels (9.2) is bepaald dat er in bepaalde gevallen een inventariserend veldonderzoek dient te worden uitgevoerd alvorens er een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend. Het gaat om situaties waarbij het bouwen leidt tot een verstoring van 50.000 m² of meer. Een dergelijk onderzoek is niet nodig indien uit bureauonderzoek blijkt dat er sprake is van een negatieve archeologische verwachting.

Ook zijn bepaalde werken (geen bouwwerken zijnde) en werkzaamheden, niet zijnde bouwen, pas toegestaan na verlening van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden door burgemeester en wethouders (9.3).

In 9.4 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om een aanpassing van de begrenzing van de dubbelbestemming mogelijk te maken. De wijzigingsbevoegdheid is voorzien van diverse procedurele waarborgen conform artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Er moet onder meer een ontwerp van het wijzigingsplan ter inzage worden gelegd waarbij een ieder zienswijzen kan indienen.

Artikel 10 Waterstaat - Waterkering

Een deel van het plangebied is gelegen in de beschermingszone van de Legmeerdijk. Deze gronden zijn primair bestemd voor de bescherming en het onderhoud van de waterkering. Ter plaatse van deze zone geldt de Keur (zie paragraaf 4.7 van de toelichting).

3. Algemene regels

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Artikel 12 Algemene bouwregels

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is aangegeven welk gebruik is uitgesloten. Onder 11.2 worden de bedrijven, genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit behorend bij de Wet milieubeheer, uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Conform het Luchthavenindelingbesluit zijn de opslag of verwerking van extramurale afvalstoffen niet toegestaan. Verder zijn automatenhallen, seksinrichtingen en prostitutiebedrijven voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen al elders gevestigd zijn en de



verwachting is dat een dergelijk gebruik in dit plangebied, welke voornamelijk een bedrijfsfunctie heeft, voor ongewenste overlast zal zorgen.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

Een deel van het plangebied valt binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van een gasleiding. De betreffende zone is aangeduid met een gebiedsaanduiding. Binnen deze gebiedsaanduiding is de vestiging van kwetsbare objecten in beginsel niet toestaan, tenzij blijkt dat de betreffende gronden niet meer binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} zijn gelegen. In artikel 1 van de regels is aangegeven wat onder kwetsbare objecten wordt verstaan.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in lid 1 geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. Toepassing van de afwijkingsbevoegdheid gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden onder meer de mogelijkheid hebben om zienswijzen in te dienen wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken. Een aantal van de gegeven maxima kunnen op grond van dit artikel in zeer beperkte mate worden overschreden.

Artikel 16 Overige regels

In lid 1 is bepaald dat voor wat betreft de in de regels aangegeven verwijzingen naar andere wettelijke regelingen, die regelingen worden bedoeld zoals die gelden ten tijde van het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Ter plaatse van sommige gronden kunnen meerdere bestemmingen van kracht zijn. Voor die gevallen is in lid 2 geregeld welke bestemmingen/artikelen voorrang hebben.

4. Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan.

Het eerste lid regelt de bebouwing, waarbij onder sub a vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Onder b wordt geregeld dat eenmalig tot 10% afgeweken kan worden voor het vergroten van het bouwwerk als bedoeld onder a. Deze afwijking kan gelet op het bepaalde onder c niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.



Het tweede lid van dit artikel regelt het gebruik. Onder a is geregeld dat gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. Onder b is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde onder c niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde onder d is het bepaalde onder a niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 18 Slotregel

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.



6 Economische uitvoerbaarheid



6.1 Eigendomsverhoudingen

De bedrijfskavels zijn in eigendom van de bedrijven die op het desbetreffende kavel zijn gevestigd. De transportstraat, een deel van de verharding, het vrachtwagenparkeerterrein en het voormalig agrarisch gebied bij de Randweg zijn in eigendom van FloraHolland. De overige gronden, zoals verharding, watergangen en het groen zijn in eigendom van de Vereniging van Eigenaren. In de bijlage is een overzicht van de eigendomssituatie weergegeven.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat een rechtssituatie geldt die niet realistisch blijkt te zijn. In afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening zijn regels opgenomen ten aanzien van grondexploitatie. In artikel 6.12 lid 1 is daarbij bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Gelet op artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening gaat het om bouwplannen die betrekking hebben op:

- de bouw van één of meer woningen;
- de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

De in lid 1 opgenomen verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan geldt niet indien het verhaal van kosten op een andere manier verzekerd is (zoals een vooraf afgesloten privaatrechtelijke overeenkomst) of indien het stellen van eisen of regels niet noodzakelijk is. Dit volgt uit artikel 6.12 lid 2. Ook is een exploitatieplan niet aan de orde indien de door de gemeente te verhalen kosten minder dan € 10.000,- bedragen.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn aan te merken als bouwplannen die vallen onder 6.2.1 van het Bro. De gronden waar deze ontwikkelingen zijn voorzien zijn in eigendom van Flora Holland dan wel de Vereniging van Eigenaren. Flora Holland en de Vereniging van Eigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor de te realiseren ontwikkelingen en de aan te leggen voorzieningen. Voor de gemeente zijn hier geen verhaalbare kosten mee gemoeid. Dat betekent dat er geen exploitatieplan hoeft te worden opgesteld.



7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid



7.1 Maatschappelijk overleg en inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 17 september 2010 2 weken ter inzage gelegen. Tijdens de periode dat het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen heeft een ieder een schriftelijke inspraakreactie kunnen indienen. Van deze gelegenheid heeft één inspreker gebruik gemaakt. De inspraakreactie is samengevat en voorzien van een antwoord door de gemeente in de Nota Inspraak- en vooroverleg (zie bijlage).

7.2 Artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan aan de volgende instanties gezonden.

1. Provincie Noord-Holland;
2. VROM-inspectie (inmiddels Inspectie Leefomgeving en Transport);
3. De Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland;
4. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noordwest;
5. Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij;
6. Ministerie van Defensie;
7. Kamer van Koophandel;
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, Waternet
9. Hoogheemraadschap Rijnland;
10. N.V. Nederlandse Gasunie;
11. Stadsregio Amsterdam;
12. College van de gemeente Aalsmeer;
13. College van de gemeente Amstelveen;
14. College van de gemeente Haarlemmermeer;
15. College van de gemeente Nieuwkoop;
16. KPN Telecom.

De instanties onder 1, 2, 8, 10, 11, 12, 14 en 15 hebben gereageerd. De reacties zijn samengevat en voorzien van een antwoord door de gemeente in de Nota Inspraak- en vooroverleg (zie bijlage).



BIJLAGEN

- 1. Schematische weergave Locatie Zuid**
- 2. Massastudie bebouwing entreezone**
- 3. Onderzoek externe veiligheid**
- 4. Verantwoording toename groepsrisico**
- 5. Verkennend bodemonderzoek**
- 6. Asbestonderzoek**
- 7. Flora & faunaonderzoek**
- 8. Overzicht eigendomssituatie**
- 9. Nota inspraak- en vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Locatie Zuid**