

BESTEMMINGSPLAN

Green Park Aalsmeer - deelgebied 6

ONDERDEEL:

PLANTOELICHTING

Schriftsteller : gemeente Aalsmeer in samenwerking met Van Riesen & Partners
Projectcode : 05P
Versie : 8
Datum : 17 mei 2018

Inhoud van de toelichting

HOOFDSTUK I	Formele planbeschrijving	5
1.1	Doelstelling van het bestemmingsplan	5
1.2	Bepaling van de plangrenzen	5
1.3	Planregime	7
HOOFDSTUK II	Onderzoek	9
A.	FUNCTIONEEL ONDERZOEK	
2.1	Algemene beschrijving van het plangebied	9
2.2	Beschrijving van de soorten functies in het plangebied	13
B.	TECHNISCH ONDERZOEK	
2.3	Gebiedsgericht onderzoek	15
HOOFDSTUK III	Ruimtelijke randvoorwaarden	26
A.	RANDVOORWAARDEN ALGEMEEN	
3.1	Ruimtelijk beleid van de gemeente	26
3.2	Ruimtelijk beleid van de regio	32
3.3	Ruimtelijk beleid van de provincie	35
3.4	Ruimtelijk beleid van het waterschap	36
3.5	Ruimtelijk beleid van het rijk	38
B.	RANDVOORWAARDEN UIT SECTORAAL BELEID	
3.6	Verkeer	39
3.7	Waterstaat	40
HOOFDSTUK IV	Materiële planbeschrijving	41
A.	RUIMTELIJK BELEID	
4.1	Algemeen ruimtelijk beleid	41
4.2	Planontwikkeling	42
B.	WAARDERING VAN FUNCTIES	
4.3	Waardering van bestaande functies	43
4.4	Bestemmen van gebiedsgerichte waarden	45
4.5	Waardering van de planontwikkeling	47

HOOFDSTUK V Overleg, inspraak en zienswijzen 50

5.1	Bestuurlijk overleg	50
5.2	Inpraak	52
5.3	Zienswijzen van burgers en bedrijven	52

HOOFDSTUK VI Uitvoerbaarheid 53

A.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	
6.1	Economische uitvoerbaarheid voor de overheid	53
6.2	Economische uitvoerbaarheid voor particulier initiatief	54
B.	TECHNISCHE UITVOERBAARHEID	
6.3	Milieutechnische uitvoerbaarheid	54
6.4	Verkeerstechnische uitvoerbaarheid	57
6.5	Ecologische uitvoerbaarheid	57
6.6	Waterstaatkundige uitvoerbaarheid	58
6.7	Behoeft	58
C.	JURIDISCHE UITVOERBAARHEID	
6.8	Zakenrechtelijke uitvoerbaarheid	59
6.9	Uitvoerbaarheid met oog op de Wabo	60

HOOFDSTUK VII Bestemmingen en planregels 61

A.	PLANSYSTEMATIEK	
7.1	Standaardvorm en planregels	61
7.2	Systematiek van de planregels	62
7.3	Systematiek van de planverbeelding	64
B.	HANDHAVINGSTRATEGIE	
7.4	Beleidsmatige prioriteiten in de handhaving	65

Bijlagen van de toelichting

Bijlage 1	Instemming Hoogheemraadschap Waterhuishoudingsplan
Bijlage 2	Archeologisch bureauonderzoek
Bijlage 3	M.e.r.-beoordelingsnotitie, inclusief stikstofdepositieberekening
Bijlage 4	Besluit geen milieueffectrapport
Bijlage 5	Akoestisch onderzoek wijziging opslagterrein
Bijlage 6	Verkeersanalyse, geluid en luchtkwaliteit
Bijlage 7	Aanvulling verkeersanalyse, geluid en luchtkwaliteit
Bijlage 8	Externe veiligheid
Bijlage 9	Advies regionale brandweer
Bijlage 10	Beperkte verantwoording externe veiligheid
Bijlage 11	Quick scan ecologie

Formele planbeschrijving

Als eerste stap in de planvorming zullen in dit hoofdstuk het doel van het bestemmingsplan en de ligging van de plangrenzen worden bepaald. Daarbij wordt uiteengezet welk planregime van kracht was voordat dit bestemmingsplan in werking trad. Deze zogenaamde formele planbeschrijving geeft het uitgangspunt aan vanwaar uit de materiële planvorming kan beginnen.

1.1 Doelstelling van het bestemmingsplan

1.1.1 Beleidsmatig doel

Het doel van het bestemmingsplan is om een juridisch actueel kader te bieden voor de herontwikkeling van deelgebied 6 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. De herontwikkeling van deelgebied 6 was ook al voorzien in het geldende bestemmingsplan (zie paragraaf 1.3) maar sinds die tijd hebben er enkele beleidsmatige ontwikkelingen plaatsgevonden. In het voorliggende bestemmingsplan wordt hier rekening gehouden, met name de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 (zie hoofdstuk III van deze toelichting). Voor de herontwikkeling van deelgebied 6 is, daar waar mogelijk, flexibiliteit noodzakelijk.

1.1.2 Juridisch doel

Tot 7 december 2017 gold voor deelgebied 6 een bestemmingsplan dat in december 2007 onherroepelijk was geworden na uitspraak door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Uit de Wet ruimtelijke ordening volgt dat het bestemmingsplan 10 jaar na dato (dus per december 2017) ‘verouderd’ zou zijn en daarom geactualiseerd diende te worden conform de voorgeschreven ‘standaarden ruimtelijke ordening’ en digitaliseringsvereisten. Omdat het voorliggende bestemmingsplan niet tijdig gereed zou zijn is op 7 december 2017 een beheersverordening vastgesteld, welke uitgaat van de bestaande situatie. Deze beheersverordening was ter overbrugging tussen het tot 7 december 2017 geldende bestemmingsplan en het voorliggende bestemmingsplan. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt beoogd om voor deelgebied 6 weer een actueel planologisch kader te bieden voor de ontwikkeling van het deelgebied.

1.2 Bepaling van de plangrenzen

1.2.1 Begrenzing

Het gebied van het bestemmingsplan (hierna: plangebied wordt begrensd door:

- in het noorden: het toekomstige tracé van de Middenweg;
- in het oosten: de groen- en waterzone ten oosten van de Burgemeester Brouwersweg (N201) en het woonperceel Hornweg 123;

- in het zuiden: de gronden achter het noordelijke woonlint van de Hornweg;
- in het westen: de Molenvlietweg.

Het toekomstige tracé van de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) is buiten het plangebied gelaten. De OLV is nodig voor de verdere ontwikkeling van Royal FloraHolland en is om die reden opgenomen in het bestemmingsplan dat momenteel voor dat bedrijventerrein wordt voorbereid.

Tezamen vormen de hiervoor genoemde plangrenzen deelgebied 6 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer met een strook percelen van het aangrenzende woonlint langs de Hornweg (inclusief het woonperceel Hornweg 123), het bestaande bedrijventerrein 'Molenvliet' en een aangrenzend deel van de provinciale weg N201. De grenzen van het voorliggende bestemmingsplan sluiten aan op omliggende geldende bestemmingsplannen, zoals het bestemmingsplan Landelijk Gebied Oost en het bestemmingsplan Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7.



Figuur 1: Globale begrenzing plangebied indicatief weergegeven (bron: Google Earth)

1.2.2 Reden van de keuze

Voor een deel van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer geldt dat het voorheen geldende bestemmingsplan per december 2017 diende te worden geactualiseerd. Het gaat om deelgebieden 2, 4 en 6 alsmede om het terrein van Royal FloraHolland (inclusief deelgebied 8 oftewel Locatie Oost) en het bedrijventerrein 'Molenvliet'.

De keuze voor de plangrenzen zoals omschreven in 1.2.1 is ingegeven door het feit dat de herontwikkeling van deelgebied 6 vanwege de schaalgrootte, de beoogde invulling en de beperkingen vanuit de omgeving anders is dan die van de overige gebieden van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer waar het bestemmingsplan van dient te worden

geactualiseerd. Er is daarom gekozen voor een zelfstandig bestemmingsplan voor deelgebied 6 en de aangrenzende gronden. Voor deelgebieden 2 en 4 worden separate bestemmingsplannen opgesteld, net als voor het gehele terrein van Royal FloraHolland en het beoogde tracé van de OLV (tussen Royal FloraHolland en de Middenweg).

1.3 Planregime

1.3.1 Keuze van het planregime

De keuze van het planregime is ingegeven door de beleidsmatige doelstelling van het bestemmingsplan. Er is daarom gekozen voor de rechtsfiguur van een bestemmingsplan met de nodige planflexibiliteit, en niet voor de rechtsfiguur van een beheersverordening. De op dit moment geldende beheersverordening is slechts bedoeld ter overbrugging van het geldende bestemmingsplan en het voorliggende bestemmingsplan.

1.3.2 Inpassingsplan

Voor het plangebied of een deel daarvan is geen inpassingsplan van provincie of rijk in voorbereiding of vastgesteld.

1.3.3 Voorheen geldende planregime

Tot aan het moment dat het voorliggende bestemmingsplan in werking is getreden is binnen het plangebied het volgende planregime van kracht:

De beheersverordening “Green Park Aalsmeer 2017”, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 7 december 2017.

De beheersverordening heeft betrekking op de N201, de deelgebieden 2, 4 en 6 van Green Park Aalsmeer, het terrein van Royal FloraHolland en het aangrenzende woonlint van de Aalsmeerderweg. Met de beheersverordening is (tijdelijk) uitgegaan van de bestaande situatie, in afwachting van het voorliggende bestemmingsplan.

Voordat de beheersverordening was vastgesteld golden de volgende bestemmingsplannen:

Het bestemmingsplan “**N201-zone**”, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 14 februari 2002 en gedeeltelijk goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Holland op 27 januari 2004 en 28 november 2006. Het gehele bestemmingsplan is op 5 december 2007 na uitspraak door de Raad van State onherroepelijk geworden;

Op 27 januari 2005 heeft de gemeenteraad een **1e herziening** vastgesteld voor de N201-zone. De provincie heeft de 1e herziening op 23 augustus 2005 en 28 november 2006 goedgekeurd. De 1e herziening is eveneens op 5 december 2007 onherroepelijk geworden na uitspraak door de Raad van State.

Dit bestemmingsplan en de herziening hadden betrekking op de N201, de voormalige glastuinbouwgronden en de aangrenzende woonlinten van de Aalsmeerderweg en de Hornweg. Met het bestemmingsplan en de

herziening werd beoogd om de aanleg van de N201 mogelijk te maken, alsmede de ontwikkeling van het aangrenzende bedrijvenpark Green Park Aalsmeer. Voor de gronden ter plaatse van het bedrijvenpark gold een uit te werken bestemming.

Het bestemmingsplan “**Parapluherziening Schipholcontouren**”, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 2 november 2006 en in werking getreden op 9 april 2007.

Met dit bestemmingsplan zijn alle voorheen vigerende bestemmingsplannen in de gemeente Aalsmeer in een keer in overeenstemming gebracht met de regelgeving die voortvloeit uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Het bestemmingsplan “**Partiële herziening N201-zone-Schiphol parkeren**”, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 9 februari 2017.

Met dit bestemmingsplan is beoogd om het gebruik van ‘Schipholparkeren’ in enkele deelgebieden buiten zone 3 van het Luchthavenindelingbesluit uit te sluiten, met uitzondering van bestaande bedrijven die legaal Schipholparkeren aanbieden.

Onderzoek

Voor de wettelijk voorgeschreven waardering van functies in het plangebied is inventarisatie van die functies noodzakelijk. Daarnaast is technisch onderzoek in het plangebied nodig. Hiermee wordt direct gevolg gegeven aan het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht en aan de eis ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid, onder b. en d. van het Besluit ruimtelijke ordening.

Het technisch onderzoek betreft alleen het onderzoek dat een noodzakelijke voorwaarde vormt voor een goede ruimtelijke ordening, en betreft ander onderzoek of anders gericht onderzoek dan het onderzoek dat is verricht met het oog op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, voor welk onderzoek wordt verwezen naar Hoofdstuk VI van deze toelichting.

A. FUNCTIONEEL ONDERZOEK

In het plangebied is verkennend en inventariserend onderzoek verricht naar de bestaande functies in dat gebied (de zogenaamde nulmeting). De resultaten van het onderzoek zijn in dit hoofdstuk samengevat. De waardering van die resultaten en de matching met het voorgestane ruimtelijke beleid van de gemeente vinden plaats in Hoofdstuk IV van deze toelichting.

2.1 Algemene beschrijving van het plangebied

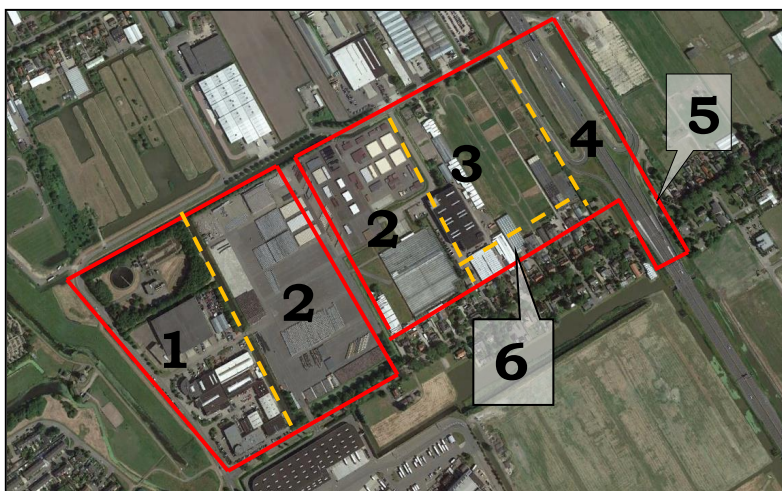
De algemene beschrijving van het plangebied, zoals in het voorgaande hoofdstuk is gedefinieerd, omvat de algemene kenmerken van het gebied zodat de aard van het gebied kan worden gekend. Deze beschrijving dient als achtergrond voor de beschrijving van de soorten functies in de volgende paragraaf.

2.1.1 Kenmerkende gebiedsdelen

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan omvat globaal de volgende zes gebiedsdelen:

1. het bedrijventerrein 'Molenvliet', direct ten oosten van de Molenvlietweg;
2. het opslagterrein van Royal FloraHolland;
3. het grotendeels onbebouwde gebied tussen het toekomstige tracé van de Middenweg en het polderlint Hornweg
4. de N201;
5. een deel van het noordelijke polderlint van de Hornweg;
6. de achterste gedeeltes van het noordelijke polderlint van de Hornweg.

De genoemde gebiedsdelen zijn zowel qua ruimtelijke functie als uitstraling duidelijk van elkaar te onderscheiden.



Figuur 2: Kenmerkende gebiedsdelen (bron: Google Earth)

Het bedrijventerrein 'Molenvliet'

Aan de westzijde van het plangebied bevindt zich aan de Molenvlietweg een gemengd bedrijventerrein. Het gemengde bedrijventerrein is via drie doodlopende zijwegen aangesloten op de Molenvlietweg. Naast bedrijven zijn er ook enkele andere functies aanwezig, zoals kantoren en een sportschool. Aan de noordzijde bevindt zich de AWZI van Rijnland.



Figuur 3: bedrijventerrein Molenvliet, gezien vanaf de Molenvlietweg (bron: www.google.nl/maps)

De bedrijfsgebouwen zijn één- tot tweelaags.

Het opslagterrein van Royal FloraHolland

Het grootste deel van het plangebied is in gebruik als opslagterrein van Royal FloraHolland. De voor de marktplaats benodigde fustage en containers worden hier opgeslagen. Dagelijks worden de karren van en naar het opslagterrein gereden via een oversteek bij de Hornweg.



Figuur 4: het opslagterrein, gezien vanaf de Middenweg (bron: www.google.nl/maps)

Nagenoeg het gehele opslagterrein van Royal FloraHolland is geasfalteerd. Alleen in de zuidoosthoek is wat grasland aanwezig. In die hoek staat ook een voormalige kas. Er staan op het opslagterrein van Royal FloraHolland verder geen gebouwen, behoudens een voor 1 april 2018 te slopen kas.

Het gebied tussen het toekomstige tracé van de Middenweg en het polderlint Hornweg

Het oostelijk deel van het gebied tussen het toekomstige tracé van de Middenweg en het polderlint Hornweg betreft een voormalig glastuinbouwgebied met diepe percelen achter het polderlint van de Hornweg. De meeste kassen zijn in de afgelopen jaren gesloopt en het gebied is gedeeltelijk gevuld met enkele bedrijfsfuncties. Met name aan de oostkant zijn nog enkele braakliggende percelen. De percelen die wel in gebruik zijn hebben een ontsluiting via de Hornweg.



Figuur 5: voormalige kassen en bedrijfsgebouwen, gezien vanaf de Hollandweg (bron: www.google.nl/maps)

De N201

De provinciale weg N201 is een vrijliggende doorgaande verkeersweg voor uitsluitend gemotoriseerd verkeer. De weg heeft ter plaatse van het plangebied een verhoogde ligging ten opzichte van het aangrenzende maaiveld vanwege de ongelijkvloerse kruisingen met de Middenweg en de Hornweg (via viaducten). Tussen de Middenweg en de Hornweg bevinden

zich twee op- en afritten van de N201. Deze op- en afritten verbinden de N201 met de Middenweg.



Figuur 6: de N201 met een op- en afrit en geluidschermen (bron: www.google.nl/maps)

Aan weerszijden van de N201 bevinden zich watergangen en groenstroken. Ter hoogte van de Hornweg bevinden zich geluidschermen langs de N201.

Een deel van het noordelijke polderlint van de Hornweg

De Hornweg is één van de polderlinten in Aalsmeer. Een deel van de lintbebouwing ten noorden van deze weg is onderdeel van het plangebied. Het gaat daarbij om het woonperceel Hornweg 123, direct ten oosten van de N201. In het voorheen geldende bestemmingsplan was voor het woonperceel uitgegaan van een verkeersbestemming. Het woonperceel is echter gehandhaafd. Op het woonperceel bevindt zich een vrijstaande woning met een kap. De gronden rondom de woning zijn in gebruik als erf.



Figuur 7: het woonperceel Hornweg 123, met op de achtergrond de verhoogde N201 (bron: www.google.nl/maps)

De achterste gedeeltes van het noordelijke polderlint van de Hornweg

De Hornweg is één van de polderlinten in Aalsmeer. Een deel van de lintbebouwing ten noorden van deze weg grenst aan het plangebied. De achterste percelen van deze lintbebouwing bevinden zich in het plangebied. Deze delen zijn in gebruik als tuin of erf. Diverse percelen zijn bebouwd met schuren en kleine bedrijfsgebouwen.

2.1.2 Eigenschappen van het plangebied

2.1.2.1 Geomorfologie

Volgens de Geomorfologische kaart wordt het plangebied gekenmerkt als vlakte van getijafzetting.

2.1.2.2 Economie

Aalsmeer ligt op de overgang van een sterk verstedelijkt gebied met een hoge economische dynamiek en dito vestigingsdruk van mensen en bedrijven naar een rustig en oer-Hollands polderlandschap met één van de grootste binnenmeren van ons land: de Westeinderplassen. Dankzij deze strategische ligging op de grens van de stedelijke regio Amsterdam en het 'groene hart' beschikt Aalsmeer over een achterland met een groot consumentenpotentieel en een voorland met een grote toeristische kracht¹.

Het plangebied behoort grotendeels tot het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Het bedrijventerrein is onder meer bedoeld voor de bloemen- en plantensector en zal door de ligging bij Royal FloraHolland Aalsmeer, Schiphol en langs de nieuwe N201 een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van de internationale concurrentiepositie en de ruimtelijke bundeling van productie, handel en distributie in Greenport Aalsmeer. Binnen Green Park Aalsmeer zullen echter ook bedrijven in andere sectoren een plek krijgen. Deelgebied 6 is onder meer bedoeld voor logistieke bedrijven en (beperkte) kantoren.

Het bedrijventerrein aan de Molenvlietweg is een bestaand gemengd bedrijventerrein.

2.1.3 Dynamische relatie met de omgeving

Binnen het plangebied is een aantal functies aanwezig die een functionele samenhang vertonen met de lokale, regionale, provinciale dan wel nationale omgeving grenzend aan het plangebied, namelijk:

- deelgebied 6 is onderdeel van de Greenport Aalsmeer met bedrijventerrein Green Park Aalsmeer en Royal FloraHolland;
- het plangebied bevat een deel van de provinciale weg tussen Zandvoort en Hilversum (N201).

De bestaande bedrijven in het plangebied hebben zowel een lokale als een regionale functie terwijl het opslagterrein als onderdeel van Royal FloraHolland een internationale functie heeft.

¹ Economische Visie Aalsmeer

2.2 Beschrijving van de soorten functies in het plangebied

In het plangebied vallen de volgende (groepen van) functies te onderkennen.

2.2.1 Bedrijven

In het plangebied bevinden zich de volgende bedrijven:

Deelgebied 6

- karren- en fustageopslag van “Royal FloraHolland” aan de Hornweg;
- “Pols potten” aan de Hornweg 77a;
- “Bloemsierkunst Stokman” aan de Hornweg 87.

Aan de westkant van deelgebied 6 bevindt zich het bedrijventerrein ‘Molenvliet’ met de volgende bedrijven:

- Stieva metaalbewerking BV en Metalen Puien BV aan de Molenvlietweg 10 t/m 16;
- “Issos Interieurbouw en Expo” aan de Molenvlietweg 18;
- “Pon Power” aan de Molenvlietweg 18B;
- “Automontagebedrijf “Het Anker” aan de Molenvlietweg 22;
- Autobedrijf “Het Wiel” aan de Molenvlietweg 24;
- Afvalwaterzuiveringsinstallatie van ‘Rijnland’ aan de Molenvlietweg 30.

Deze bedrijven zijn conform bestemmingsplan en/of vergunningen in het plangebied gevestigd.

2.2.2 Detailhandel

In het plangebied bevinden zich de volgende detailhandelsbedrijven:

- ”7Seven” aan de Hornweg 7.

2.2.3 Kantoren en dienstverlening

In het plangebied bevinden zich de volgende (zelfstandige) kantoren en dienstverlening:

- ” Fiqas Software BV” aan de Hornweg 5;
- “Basis Fit” aan de Molenvlietweg 18.

2.2.4 Groenvoorzieningen

Binnen het plangebied is voornamelijk groen aanwezig in de vorm van braakliggend terrein. Openbare groenvoorzieningen zijn enkel aanwezig in de vorm van taluds langs watergangen en bermen langs verkeerswegen. De groenvoorzieningen langs de N201 zijn de grootste groenvoorzieningen van het plangebied maar deze hebben geen openbare functie.

2.2.5 Wonen

Langs de Middenweg staan twee vrijstaande woningen (Middenweg 22 en 24). Ook staat er een vrijstaande woning langs de Hornweg (Hornweg 123).



Figuur 8: de twee vrijstaande woningen langs de Middenweg (bron: www.google.nl/maps)

In het plangebied bevinden zich verder enkele achterpercelen van grondgebonden eengezinswoningen in het noordelijke woonlint van de Hornweg. Op de achterpercelen bevinden zich geen woningen maar alleen bijgebouwen (zonder woonfunctie). Uitzondering is het perceel Hornweg 75. Het bijgebouw op dit perceel is deels in gebruik als mantelzorgwoning. Hiervoor is een tijdelijke vergunning verleend.

2.2.6 Verkeersverbindingen en parkeerplaatsen

Het plangebied wordt ontsloten door de Aalsmeerderweg, de Middenweg, de Molenvliweg en de Hornweg. De Middenweg staat via op- en afritten in directe verbinding met de Burgemeester Brouwersweg (N201), welke Aalsmeer verbindt met de rijkswegen A4 en A5. Het langzaam verkeer maakt gebruik van de Aalsmeerderweg, de Middenweg, de Molenvliweg en de Hornweg. Het plangebied voorziet niet in openbare parkeergelegenheden. Er wordt doorgaans geparkeerd op eigen terrein.

2.2.7 Verbindingen en leidingen

In het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante verbindingen en/of leidingen.

2.2.8 Waterverbindingen en waterbergingen

In het plangebied bevinden zich enkele watergangen langs de Burgemeester Brouwersweg en de Middenweg. Ook zijn er enkele watergangen aanwezig tussen het bedrijventerrein 'Molenvliet' en het opslagterrein van Royal FloraHolland.

B. TECHNISCH ONDERZOEK

Het technisch onderzoek wordt onderscheiden in gebiedsgericht onderzoek en locatiegericht onderzoek.

2.3 Gebiedsgericht onderzoek

Het gebiedsgerichte onderzoek betreft onderzoek dat van belang is voor het gehele plangebied of substantiële delen daarvan, en waarvan de resultaten indien nodig een plaats hebben gevonden in de planregels. Het

onderzoek is technisch van aard en betreft onderzoek dat een noodzakelijke voorwaarde vormt voor een goede ruimtelijke ordening.

2.3.1 Water in het plangebied

Het plangebied is gelegen in de Oosteinderpoelpolder. Deze polder is een droogmakerij met een gemiddeld maaiveldniveau van 4,12 m – NAP. In het peilgebied wordt een peil gehanteerd van 5,0/5,1 meter – NAP. Een goed waterbeheer (met name het waterkwantiteitsbeheer) is een belangrijke randvoorwaarde voor de verschillende functies in de polder. Doordat het plan uitgaat van een herontwikkeling van de locatie zullen er in waterhuishoudkundige zin enkele aanpassingen gaan plaatsvinden.

2.3.1.1 Waterkeringen

Binnen de plangrenzen bevindt zich geen waterkering maar het plangebied is aan de westzijde wel gelegen in de beschermingszone van de regionale waterkering rondom de Stommeerpolder. Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap is een aantal werkzaamheden ter plaatse van deze zone verboden teneinde het waterkerende vermogen van de kering niet aan te tasten.



Figuur 9: beschermingszone waterkering

2.3.1.2 Waterkwantiteit

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van deelgebied 6 mogelijk maar deze herontwikkeling was ook al mogelijk in het geldende bestemmingsplan. Omdat voor het overige deel geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn gemaakt staat het bestemmingsplan in planologische zin geen substantiële toename van verharding toe en voorziet het bestemmingsplan planologisch gezien niet in de demping van waterwegen of ander oppervlaktewater. Ook staat het bestemmingsplan geen ontwikkelingen toe die van negatieve invloed kunnen zijn op de waterkwaliteit of op grondwaterstromen.

In feitelijk opzicht zal er als gevolg van de herontwikkeling van deelgebied 6 een toename van verharding gaan plaatsvinden omdat een deel van de gronden in de deelgebieden op dit moment onverhard is.

In het verleden zijn voor Green Park Aalsmeer afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap Rijnland om te voorkomen dat het waterbergend vermogen binnen Green Park Aalsmeer afneemt. De wateropgave is daarbij vastgelegd op 11% waterberging

voor het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer (inclusief de N201). Conform de wens van het Hoogheemraadschap dient in elk deelgebied minimaal 8% waterberging aanwezig te zijn, waarbij de resterende 3% elders binnen de grenzen van Green Park Aalsmeer gerealiseerd kan worden (waarbij rekening dient te worden gehouden met de aanwezige peilvakken).

De waterhuishouding van het onderhavige plangebied is onderdeel van het waterplan zoals dat is vastgelegd in het rapport “Green Park Aalsmeer; Waterhuishouding en Riolering”, d.d. 2 oktober 2006. Dit plan heeft de instemming van het Hoogheemraadschap van Rijnland (d.d. 7 maart 2007, zie bijlage) en is op 5 oktober 2009 vergund door het Hoogheemraadschap van Rijnland onder raamvergunning V.46760. Op basis van deze raamvergunning wordt 4 weken vóór uitvoering van werkzaamheden schriftelijk met (detail)tekeningen en dwarsprofielen melding gedaan bij het Hoogheemraadschap. De uitvoering start niet eerder dan dat een schriftelijk “Verklaring van geen bezwaar” is ontvangen van het Hoogheemraadschap (zie bijlage). Gelet op de hiervoor genoemde afspraken is de verplichting om 11% van het totale oppervlak van deelgebied 6 met water te compenseren (met een ondergrens van 8% binnen het deelgebied) onderdeel van de toets door het Hoogheemraadschap.

In het kader van de aanleg van de N201 zijn vanwege de benodigde waterberging in het verleden watergangen gerealiseerd. Datzelfde geldt voor het bedrijventerrein ‘Molenvliet’, De hiervoor genoemde percentages van 8-11% voor Green Park Aalsmeer hebben geen betrekking op de N201 en bedrijventerrein ‘Molenvliet’. Dat betekent dat in het geval van een eventuele toename van verharding er in beginsel 15% compensatie dient plaats te vinden.

2.3.1.3 Riolering en afvalwater

Het plangebied valt binnen het bemalingsgebied Aalsmeer centrum. De bestaande riolering ter plaatse van de Aalsmeerderweg en Hornweg voert het afvalwater af naar het hoofdgemaal aan de Machineweg. Dat gemaal pompt het afvalwater vervolgens naar de nu nog aanwezige rioolwaterzuiveringsinstallatie van hoogheemraadschap Rijnland aan de Molenvlietweg. In de toekomst zal het afvalwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Zwaanshoek worden gepompt.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland bepleit om zo min mogelijk schoon regenwater bij afvloeiing van daken en wegen te vervuilen. Het beleid van het hoogheemraadschap is er derhalve op gericht om schoon hemelwater van verharde oppervlakken niet af te voeren via de riolering, maar af te koppelen en te infiltreren in de bodem of vertraagd af te voeren naar het oppervlaktewater. Hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater afgevoerd wordt naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Voor het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer wordt gestreefd naar een 100% gescheiden rioolstelsel. Op die manier kan het hemelwater worden afgekoppeld van de riolering. Voorwaarde is dat er geen uitloogbare materialen worden toegepast.

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

2.3.1.4 Waterkwaliteit

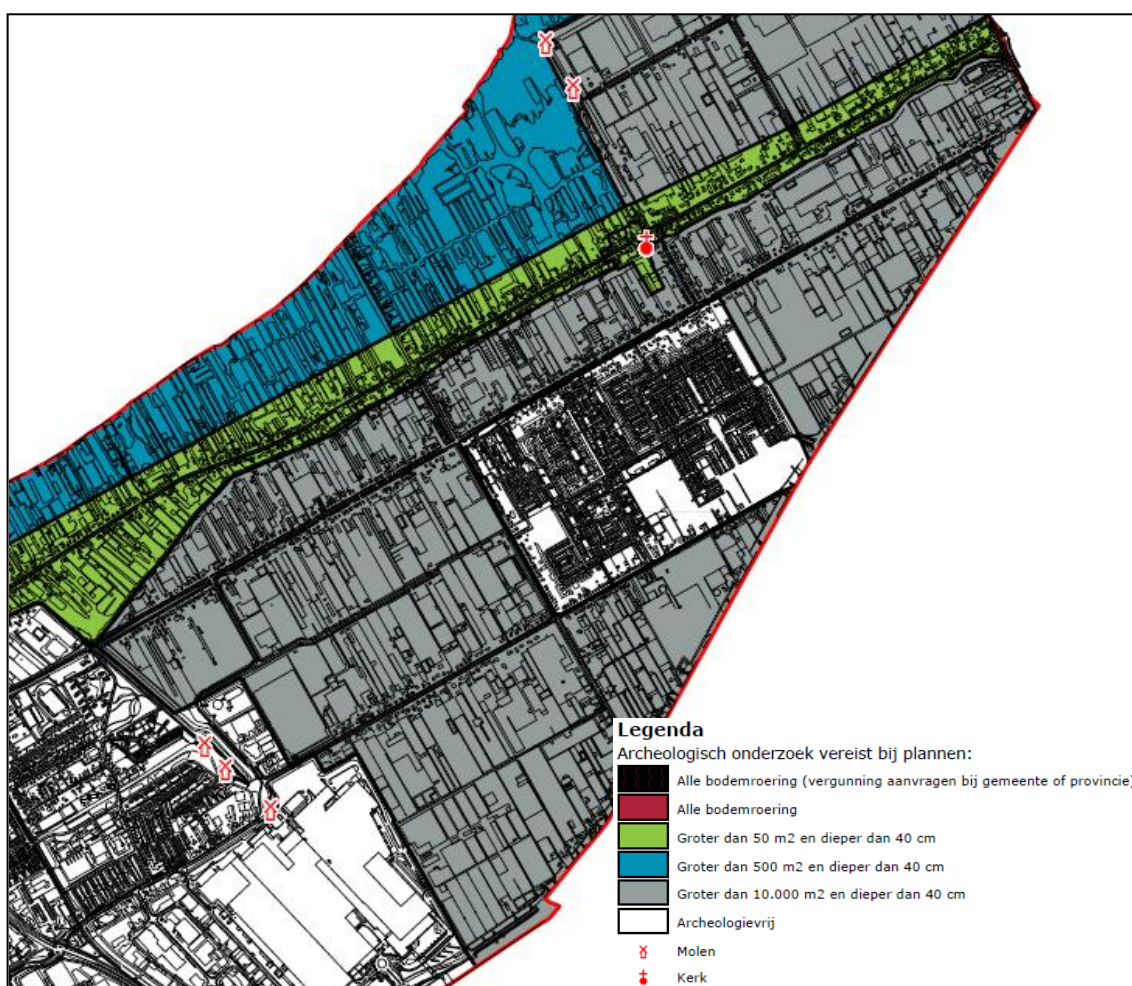
De nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd door duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen. Het plan maakt geen functies mogelijk die tot verslechtering van de waterkwaliteit van zowel oppervlaktewater als grondwater leiden.

2.3.2 Natuurlijke en landschappelijke waarden

Uit de gegevens van de Regiegroep Natura 2000 Nederland blijkt dat er in en direct rond Aalsmeer geen Natura 2000 gebieden aanwezig zijn. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn Botshol (circa 8 kilometer) en Nieuwkoopse Plassen en De Haeck (circa 12 kilometer). Uit de provinciale verordening blijkt voorts dat er geen Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aanwezig is in of nabij het plangebied van het bestemmingsplan. In het plangebied zijn verder ook geen gronden met natuurlijke en/of landschappelijk waarden gelegen. Er hoeft in het bestemmingsplan daarom geen rekening te worden gehouden met natuurlijke en landschappelijke waarden in het plangebied. Wel dient rekening te worden gehouden met eventuele stikstofdepositie ter plaatse van Natura 2000-gebieden als gevolg van de herontwikkeling van het plangebied.

2.3.3 Archeologische waarden in het plangebied

In de op 24 juni 2010 vastgestelde gemeentelijke 'Beleidsnota Archeologie' en de bijbehorende 'Archeologiekarta' heeft de gemeente uiteen gezet op welke wijze zij verantwoordelijkheid neemt voor het eigen bodemarchief. Voor het plangebied geldt een (geringe) archeologische verwachtingswaarde. In een gebied met een dergelijke verwachting is het bij plannen groter dan 10.000 m² en bij grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 centimeter beneden maaiveld in het kader van ruimtelijke planvorming verplicht om archeologisch verkennend onderzoek te verrichten. Het doel van het onderzoek is het vaststellen of er sprake is van archeologische vondsten en of de ontwikkelingen nadelige gevolgen hebben voor de bescherming en het behoud van dit archeologisch erfgoed.



Figuur 10: Uitsnede beleidskaart Archeologie gemeente Aalsmeer

Omdat de totale bebouwing van Green Park Aalsmeer groter wordt dan 10.000 m² en er (deels) grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 centimeter onder maaiveld zullen plaatsvinden is in het kader van de eerdere bestemmingsplannen voor Green Park Aalsmeer archeologisch onderzoek uitgevoerd (Arcadis, d.d. november 2008, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat voor het plangebied geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen, mits de werkzaamheden het Pleistoceen oppervlak niet verstoren. Indien de top van het pleistocene dekzand nog intact is kunnen hierin mogelijk archeologische waarden uit het Paleolithicum en Mesolithicum voorkomen. De diepteligging van het dekzand maakt archeologisch onderzoek echter wel moeilijk. Verstoring tot op grote diepte kan mogelijk plaatsvinden door funderingen tot op het dekzandniveau. Aanbevolen wordt om bij de aanleg van kelders e.d. archeologisch vervolgonderzoek (IVO) in de vorm van boringen uit te voeren om de diepteligging en intactheid van de top van het dekzand te onderzoeken.

Geadviseerd wordt om voorafgaand hieraan contact op te nemen met de gemeente Aalsmeer om de aard en mogelijkheden van dergelijk vervolgonderzoek te bespreken. Voor de verstoring van het pleistocene oppervlak door de toepassing van heipalen wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen gezien de geringe omvang van de verstoring in combinatie met de diffuse verspreiding van de archeologisch waarden.

Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit archeologie geen bezwaren zijn tegen de voorgenomen herontwikkeling. Alleen in geval van ondergronds bouwen (dieper dan 1 meter onder maaiveld) is een Inventariserend Vervolg Onderzoek (IVO) nodig. Volledigheidshalve is in de regels van het bestemmingsplan een beschermende regeling opgenomen.

2.3.4 Andere cultuurhistorische waarden in het plangebied

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geeft een overzicht van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen en structuren: landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken.

2.3.4.1 Veenpolderlandschap

Het plangebied is gelegen in een zone die op de Informatiekaart is aangeduid als Veenpolderlandschap. Als gevolg van de ontginningen in het veengebied ontstonden in de 11^e eeuw de veenweidegebieden. De ontwatering vond plaats door veenstromen. In verschillende veengebieden is veen afgegraven en ontstonden veenplassen. Het gebruik van de veenpolders is met name grasland. Door de voortdurende bodemdaling legde men dijken aan.

Binnen het plangebied zijn weinig restanten zichtbaar die refereren aan de ligging in een veenpolderlandschap. Het plangebied is in het verleden grotendeels in gebruik geweest als glastuinbouwgebied. Wel is de verkavelingsopzet van diepe percelen op sommige percelen nog zichtbaar.

2.3.4.2 Cultuurhistorische elementen

Binnen het plangebied bevinden zich geen gemeentelijk monumenten in de zin van de Erfgoedwet.

Ten westen van het plangebied bevindt zich de als rijksmonument aangewezen Stommeermolen.

2.3.5 Geluidskwaliteit in het plangebied

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen in de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Schiphol-Oost. Binnen de geluidzone mag de geluidsbelasting van alle bedrijven op het terrein Schiphol-Oost bij elkaar niet hoger zijn dan 50 dB(A) op de rand van de geluidzone. De geluidzone dient te worden vastgelegd in bestemmingsplannen.

Daarnaast ligt het plangebied binnen de 58 Lden-contour van het beperkingengebied voor woningbouw (zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit). Binnen deze zones zijn vanwege het vliegverkeer van Schiphol in beginsel geen nieuwe woningen, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan. Ook is het plangebied gelegen binnen de 20Ke contour zoals opgenomen in de Provinciale Verordening. Op basis daarvan moet worden aangenomen dat luchtvaartverkeerslawaaï medebepalend is voor het akoestisch leefklimaat.

Omdat het bestemmingsplan geen betrekking heeft op nieuwe geluidsgevoelige functies is daarvoor geen nader onderzoek nodig. Wel worden er nieuwe stedelijke wegen mogelijk gemaakt die binnen 200 meter van bestaande geluidsgevoelige functies kunnen komen. Er dient daarom door middel van akoestisch onderzoek te worden nagegaan op welke wijze overlast voor bestaande geluidsgevoelige functies kan worden voorkomen.

2.3.6 Luchtkwaliteit in het plangebied

Uit de gegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit blijkt dat er binnen de gemeente Aalsmeer geen sprake is van een overschrijding van normen. In de bestaande situatie zijn derhalve geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit te verwachten. Omdat het bestemmingsplan betrekking heeft op de herontwikkeling van deelgebied 6, en ook andere deelgebieden worden herontwikkeld, is onderzoek naar luchtkwaliteit wel nodig.

2.3.7 Externe veiligheid in het plangebied

2.3.7.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beperken en beheersen van de risico's van gevaarlijke stoffen voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer over de weg, water en spoor en door buisleidingen. Als gevaarlijke stoffen kunnen onder meer vuurwerk, lpg en munitie worden genoemd. Het beleid en de wetgeving zijn erop gericht om maatregelen te treffen om de risico's van deze risicovolle activiteiten te reguleren.

Voor dit bestemmingsplan is toetsing aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, 2004), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt, 2015) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb, 2010) van belang.

Op grond van de regels voor externe veiligheid moeten afstanden in acht worden genomen tussen risicovolle activiteiten en (beperkt) kwetsbare objecten. In de regelgeving wordt uitgegaan van een risicobenadering - en niet van het volledig uitsluiten van het risico - waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

2.3.7.2 Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen

Gelet op de landelijke risicokaart worden er in het plangebied van dit bestemmingsplan geen gevaarlijke stoffen gebruikt, opgeslagen en geproduceerd. Wel bevinden zich enkele gevaarlijke stoffen in de nabijheid:

- Propaanopslag bij Van Dongen & Zn BV op Middenweg 5. Het gaat om de opslag van propaan in een bovengrondse tank met een capaciteit van maximaal 5.000 m³. Er geldt een voorwaartse veiligheidsafstand van 21 meter.
- Propaanopslag bij Ballast Nedam op Middenweg 9. Het gaat om de opslag van propaan in een bovengrondse tank met een capaciteit van maximaal 3.000 m³. Er geldt een voorwaartse veiligheidsafstand van 19 meter.

Omdat zich in het bestemmingsplan beperkt kwetsbare objecten in de nabijheid van de propaantanks zullen gaan bevinden is onderzoek naar de opslag van gevaarlijke stoffen nodig.

2.3.7.3 Route gevaarlijke stoffen

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad besloten het vervoer van gevaarlijk stoffen vooral via provinciale wegen te laten verlopen. Door deze te voorzien van routeringsborden worden de gemeentelijke wegen uitgesloten van het vervoer gevaarlijke stoffen, met uitzondering van bestemmingsverkeer.

Vervoer gevaarlijke stoffen vindt plaats over de provinciale wegen Legmeerdijk, Bosrandweg en Burgemeester Kasteleinweg. Alle overige wegen binnen de gemeente zijn verboden voor transport van gevaarlijke stoffen, tenzij daarvoor ontheffing wordt verleend.

De N201 zal ter zijner tijd worden aangewezen als route gevaarlijke stoffen, met uitzondering van het deel tussen de afslag Legmeerdijk en de afslag Fokkerweg. Vanwege de tunnel onder de Ringvaart zal het vervoer van LPG en propaan op dit deel worden verboden. Het transport van LPG en propaan vanuit het zuiden (A2) zal over de N201 alleen worden toegestaan tot de afslag Legmeerdijk. Propaan dat naar de bedrijven als bedoeld in subparagraaf 2.3.7.2 wordt vervoerd zal via het gemeentelijk wegennet worden vervoerd. Omdat het uitsluitend om bestemmingsverkeer gaat is er sprake van lage transportintensiteiten.

Vanwege het groepsrisico geldt er in het algemeen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een veiligheidszone van 200 meter vanuit de as van de betreffende vervoerslijn. Het plangebied ligt op meer dan 200 meter afstand van wegdelen waarover doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het bestemmingsverkeer met gevaarlijke stoffen leidt slechts tot beperkte transportintensiteiten zodat het vervoer van gevaarlijke stoffen geen risico vormt voor het onderhavige plangebied.

2.3.7.4 Hoofd-aardgastransportleiding

Er bevinden zich in het plangebied geen transportleidingen die van invloed op het plangebied van het bestemmingsplan zouden kunnen zijn. Wel bevindt zich ten westen van het plangebied een regionale hogedruk gasleiding. Deze leiding ligt op een afstand van circa 85 meter van het plangebied. Omdat het bestaande bedrijventerrein aan de Molenvlietweg binnen het invloedsgebied van de leiding ligt en zich beperkt kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied bevinden is nader onderzoek naar buisleidingen noodzakelijk.

2.3.8 Bodemkwaliteit in het plangebied

De bodemkwaliteitskaarten die voor de regio Amstelland-Meerlanden (gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Ouder-Amstel en Uithoorn) in het kader van de regionale Nota bodembeheer (d.d. 12 november 2012, herzien 14 maart 2013) zijn opgesteld voor de bovengrond en ondergrond geven aan dat de ondergrond (0,5-2 meter onder maaiveld) en de diepe ondergrond (< 2 meter onder maaiveld) naar verwachting schoon zijn en geschikt voor de beoogde bestemming.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem specifiek in kaart te brengen. Duidelijk moet zijn of de ter plaatse aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en hoe deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als

gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem.

Ten behoeve van de bodemkwaliteit van het plangebied zijn in het verleden diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Op sommige locaties is een sanering nodig. Na sanering is de grond geschikt is voor het beoogde gebruik.

2.3.9 Verkeer

Het verkeer van en naar deelgebied 6 heeft grotendeels een bovenlokale functie. Een goede bereikbaarheid is daarom essentieel. Deze goede bereikbaarheid is in beginsel aanwezig doordat het plangebied zich in de directe nabijheid van de provinciale weg N201 bevindt. Deze weg speelt een belangrijke rol in zowel de huidige als de toekomstige ontsluiting van Green Park Aalsmeer, inclusief de ontsluiting van deelgebied 6. Green Park Aalsmeer is via de N201 direct aangesloten op de rijkswegen A2, A4 en A5. De op- en afritten van de N201 zijn via de Middenweg te bereiken.

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van deelgebied 6 mogelijk maar deze herontwikkeling was via een uit te werken bestemming ook al mogelijk in het voorheen geldende bestemmingsplan. Omdat voor het overige deel geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn gemaakt staat het voorliggende bestemmingsplan in planologische zin geen substantiële toename van het verkeer toe. In feitelijk opzicht zal er als gevolg van de herontwikkeling van deelgebied 6 echter wel een toename van het verkeer gaan ontstaan aangezien de gronden in deelgebied 6 momenteel voor een deel niet in gebruik zijn (braakliggend).

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek noodzakelijk om de verkeersgevolgen van deelgebied 6 maar ook de rest van Green Park Aalsmeer inzichtelijk te maken.

2.3.10 Bedrijven en milieuzonering

2.3.10.1 Wettelijk kader

De Wet milieubeheer beoogt milieuhinder vanwege bedrijfsmatige activiteiten, ten opzichte van gevoelige functies, zoals (bedrijfs)woningen, zorginstellingen, onderwijsinstellingen, kinderopvang en dergelijke te voorkomen. Alle bedrijfsmatige activiteiten die in potentie hinder kunnen veroorzaken worden door middel van vergunningen of meldingen op basis van de Wet milieubeheer gereguleerd.

In aanvulling op deze vergunningen of meldingen voorziet een "goede ruimtelijke ordening" eveneens in het voorkomen van onvoorzienbare hinder bij gevoelige functies. Dit kan worden bereikt door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies.

Bedrijfsmatige activiteiten zijn in de VNG publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" ingedeeld in een aantal categorieën met bijhorende minimaal gewenste afstanden tot milieugevoelige functies. De indeling van de activiteiten is gebaseerd op de standaard bedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, een richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen

enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds als uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrij bouwen mogelijk is.

Er zijn richtafstanden tot een rustige woonwijk en tot een gemengd gebied.

	Afstand tot Rustige Woonwijk	Afstand tot Gemengd Gebied
Milieucategorie 1	10 meter	0 meter
Milieucategorie 2	30 meter	10 meter
Milieucategorie 3.1	50 meter	30 meter
Milieucategorie 3.2	100 meter	50 meter
Milieucategorie 4.1	200 meter	100 meter
Milieucategorie 4.2	300 meter	200 meter
Milieucategorie 5.1	500 meter	300 meter
Milieucategorie 5.2	700 meter	500 meter

Rustige woonwijk

Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor.

Gemengd gebied

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid en gebieden langs hoofdinfrastructuur kunnen als gemengd gebied worden beschouwd.

2.3.10.2 Verkennend onderzoek

In de omgeving van het plangebied komt wonen voor in de lintbebouwing langs polderwegen als de Hornweg. Voor de rest is in de omgeving van het plangebied vooral sprake van (toekomstige) bedrijven. Door deze kenmerken en door de ligging aan de provinciale weg N201 zijn het plangebied en haar omgeving te kenmerken als gemengd gebied.

Het bestemmingsplan maakt het gebruik als bedrijven mogelijk. Voor de milieuzonering van deze functies ten opzichte van woningen in de omgeving van het plangebied wordt als richtlijn de VNG handreiking “Bedrijven en Milieuzonering” toegepast. De linten van de Hornweg zijn aan te merken als gemengd gebied, waardoor met één afstandsstap kan worden afgeweken van de standaard richtlijn (welke is bedoeld voor een rustige woonwijk).

De toekomstige bedrijfspercelen van deelgebied 6 bevinden zich over het algemeen op een afstand van circa 30 meter van de woonpercelen aan de Hornweg. Tussen deze bedrijfspercelen en de woonpercelen zal een zone met bestaande bedrijven en schuren behouden blijven. Deze strook fungeert daarmee als een soort buffer.

Ter plaatse van de toekomstige bedrijfspercelen dient rekening te worden gehouden met een zonering. Dat betekent dat dichtbij de woonpercelen uitsluitend lage bedrijfscategorieën zijn toegestaan. Op grotere afstand zijn ook hogere bedrijfscategorieën toegestaan. In het bestemmingsplan is dit vertaald doordat bedrijven die tot categorie 3.2 behoren op minimaal 50 meter afstand van de plangrens aan de zijde van de lintbebouwing van de Hornweg zijn toegestaan. Deze afstand is conform de in de VNG handreiking aangegeven richtafstand voor een gemengd gebied. In de zone tussen 30 en 50 meter zijn bedrijven tot maximaal categorie 3.1 toegestaan en in de resterende zone maximaal categorie 2. Voor dergelijke bedrijven geldt in gemengd gebied een richtafstand van respectievelijk 30 en 10 meter. Er wordt daarmee aan de richtafstanden voldaan.

2.3.11 Luchtvaart - vrijwaringszone

2.3.11.1 Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol en daardoor gelegen in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Het LIB legt beperkingen op aan ruimtelijke ontwikkelingen. Het betreft daarbij beperkingen met betrekking tot bebouwing en beperkingen met betrekking tot functies. Het LIB is voor het laatst op 1 januari 2018 gewijzigd.

Beperking bebouwing

Als gevolg van veiligheidsnormen in verband met het gevaar op vliegtuigongelukken gelden in het verlengde van de start- en landingsbanen van Schiphol beperkingen voor wat betreft toegestane bebouwing. In beginsel zijn hier geen gebouwen toegestaan behoudens bestaand gebruik en als een verklaring van geen bezwaar wordt verleend. Het plangebied ligt voor een aanzienlijk deel in de zone waar dergelijke beperkingen gelden (zone 3). In deze zone zijn in beginsel dus geen nieuwe gebouwen toegestaan, tenzij er sprake is van nieuwe kantoren en/of bedrijven tot maximaal 22 werknemers per hectare of herstructurering met kantoren en bedrijven die niet leidt tot een toename van het aantal werknemers per hectare. Ook zijn gebouwen mogelijk indien daarvoor een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door de Inspectie.



elgebied 6

Figuur 11: Uitsnede LIB overzichtskaart beperking bebouwing, het paarse deel is zone 3 waar in beginsel geen nieuwe gebouwen zijn toegestaan

Het overige deel van het plangebied ligt binnen de zone waar een beperking geldt voor geluidsgevoelige gebouwen als woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie, behoudens bestaand gebruik (zone 4).

Vogelaantrekkende functies

Om de kans op vogelaanvaring zoveel mogelijk te beperken, mogen op grond van het LIB in het plangebied geen vogelaantrekkende functies worden toegelaten. Het gaat om vestigingen van industriële bedrijven in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen met extramurale bassin, opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking, de aanleg van natuurreservaten en vogelreservaten en de aanleg van moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Het bestemmingsplan staat dergelijke functies niet toe.

Hoogtebeperkingen

Als gevolg van veiligheidsnormen in verband met het gevaar op doorschieten en te vroeg landen van vliegtuigen alsmede in verband met de navigatie- en communicatieapparatuur, gelden in het plangebied beperkingen ten aanzien van de maximaal toegestane hoogtes van gebouwen en overige bouwwerken. Voor het plangebied geldt een maximale bouwhoogte variërend van 20 meter in het noorden tot 26 meter in het zuiden. De hoogtes gelden vanaf NAP. Het gemiddelde polderpeil is ter plaatse van het plangebied 4,12 m – NAP.

Ruimtelijke randvoorwaarden

Voor de wettelijk voorgeschreven waardering van functies in het plangebied, waarvan de inventarisatie is weergegeven in Hoofdstuk II van deze toelichting, is de bepaling van de randvoorwaarden waarbinnen die waardering moet plaatsvinden, noodzakelijk. Dit kader wordt gevormd door de ruimtelijke randvoorwaarden die de andere overheden dan de gemeente hebben gesteld. De randvoorwaarden worden onderscheiden in die welke zijn gesteld in het beleid voor de ruimtelijke ordening zelf, en die welke in andere sectoren van overheidsbeleid zijn gesteld.

A. RANDVOORWAARDEN ALGEMEEN

Met de volgende randvoorwaarden vanuit het ruimtelijke beleid van de overheid, is bij het opstellen van het bestemmingsplan rekening gehouden.

3.1 Ruimtelijk beleid van de gemeente

3.1.1 Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

Zoals vastgesteld door de raad van de gemeente op 26 november 2009

Op de kaart van de gebiedsvisie, welke is vastgesteld als structuurvisie in de zin van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening, is voor het plangebied uitgegaan van het gebruik ten behoeve van 'greenpark'.

Greenpark

Ten aanzien van bedrijvigheid wil Aalsmeer de groei van de economie accommoderen door het Greenportbeleid uit te voeren en overige economie, toerisme en recreatie te bevorderen. De eventuele groei van de economie krijgt fysiek gezien 'geclusterd' gestalte in de daarvoor aangewezen economische gebieden (waaronder o.a. Royal FloraHolland en Green Park Aalsmeer). Er zullen geen actieve uitplaatsingsacties naar deze gebieden worden ondernomen. De gemeente zal uitplaatsing echter stimuleren door te faciliteren en te bevorderen indien mogelijk en opportuun.

Aalsmeer heeft vanouds een centrale positie in de productie en de handel van bloemen. Met de ontwikkeling van Greenport Aalsmeer en Green Park Aalsmeer wordt deze positie verder uitgebouwd en richten de opgaven zich op de uitwerking: ontplooiingskansen, bereikbaarheid, duurzaamheid, educatie en imagoverbetering. Er liggen inmiddels in regionaal verband harde afspraken en plannen waarmee de toekomst van de sector afdoende gewaarborgd is. In het MLT2025 is het ruimtelijk programma weergegeven, waarbij de opgave van 90 + 25 hectare (bruto) voor de 'kern' en de zogenaamde 'eerste schil' in de nabijheid van het bestaande veilingcomplex wordt geconcretiseerd. Deze ontwikkeling leidt samen met de andere gerealiseerde en geplande grootschalige nieuwbouwlocaties (zowel bedrijventerrein als woningbouw) tot het standpunt dat

inmiddels voldoende ruimte van het gemeentelijk grondgebied is benut en gereserveerd voor dergelijke complexmatige ontwikkelingen. De gemeente wil daarom het accent verleggen naar andere onderdelen van de lokale economie. Vooral versterking van de toeristische sector en de detailhandel kunnen leiden tot een kwaliteitsverbetering van de economische structuur.

De nu voorziene ontwikkeling van deelgebied 6 van Green Park Aalsmeer sluit goed aan bij de visie, doordat er ruimte wordt geboden aan lokale economie in het daarvoor aangewezen economische gebied (Green Park Aalsmeer).

3.1.2 Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016

Zoals vastgesteld door de raad van de gemeente op 7 juli 2016

De vorige structuurvisie uit 2011 bleek door veranderde marktomstandigheden niet meer actueel. Gebleken is dat de visie en de daaruit voortvloeiende planologie niet meer goed aansluiten op de behoeften van de bedrijven die in de regio een vestigingsplaats zoeken. De stevige groeiprognose van de sierteelt en Royal FloraHolland zijn sinds de economische crisis vanaf 2008 gewijzigd. Er is minder sprake van schaarse ruimte rondom Royal FloraHolland die gereserveerd dient te blijven voor veilinggerelateerde bedrijvigheid. De structuurvisie voor Green Park Aalsmeer is om redenen dan ook herzien.

Naast een beperkte groei van sierteeltbedrijven is er vraag van bedrijven vanuit: logistiek, Home, Gift & Garden, Food, Toerisme, arbeidsmigrantenlogies, hotels en Schipholparkeren. De structuurvisie is het instrument van de gemeente Aalsmeer om de verschillende ruimte vragende functies in het gebied een plaats te geven. De wijzigingen in de marktvrage leiden ook tot een andere ruimtebehoefte en een andere inrichting van de gronden. Daarbij moet o.a. worden gedacht aan de gewenste omvang van de bedrijfskavels, de eventuele mogelijkheid van (bedrijfs)woningen, en de stedenbouwkundige voorschriften voor nieuwbouw (bouwbepalingen).

Deelgebied 6 en Royal FloraHolland Noord

Het deelgebied zal in de periode 2018 tot en met 2024 worden ontwikkeld. De aanleg van de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) tussen Royal FloraHolland en de N201 plaatst deelgebied 6 en het opslagterrein van Royal FloraHolland in een unieke positie. Tezamen met de mogelijkheid om grote bedrijfskavels aan te bieden worden beide gebieden bestemd voor logistieke bedrijvigheid.

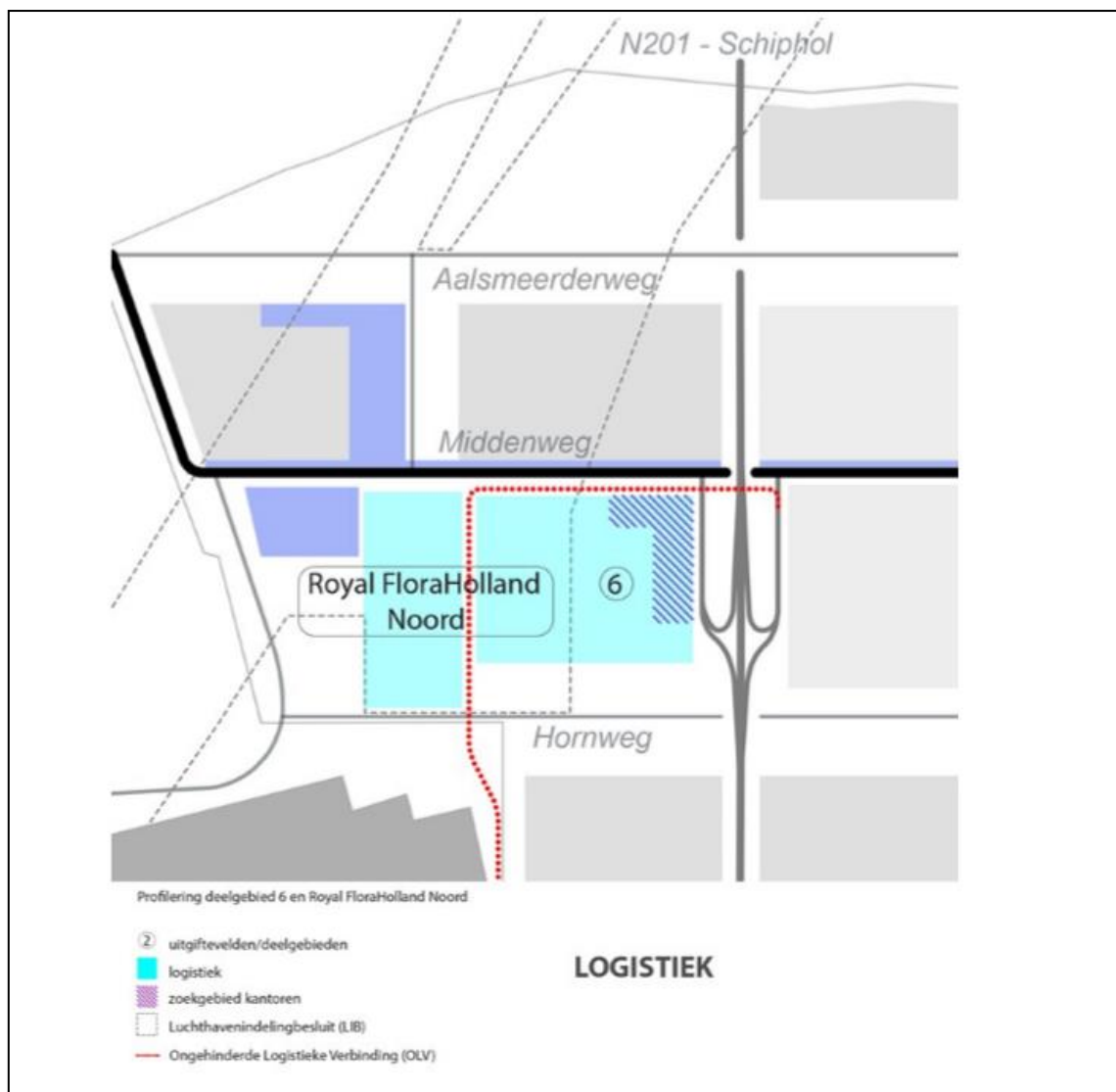
De projectie van het Luchthavenbesluit (zone 3) op een deel van beide gebieden leidt echter tot een beperking van het aantal werknemers per bedrijf (22 werknemers per hectare). Dit lijkt echter, zeker door de mogelijkheid om grote bedrijfskavels aan te bieden, een haalbare ontwikkeling.

Naast logistieke bedrijvigheid behoort Schipholparkeren tot de mogelijkheden. Op een vergelijkbare wijze als in deelgebied 3 en 4 moeten de parkeerterreinen uit het zicht geplaatst worden door groene buffers. Bij de eventuele herontwikkeling van het opslagterrein van Royal FloraHolland dient rekening te worden gehouden met een aanzienlijke wateropgave (11%). Mogelijkerwijs wordt de wateropgave op eenzelfde wijze

ingericht als het watergebied in deelgebied 3. Zo ontstaat aan de Middenweg een reeks van vergelijkbare groenblauwe gebieden.

De uitstraling van de bedrijven aan de Middenweg is belangrijk. De Middenweg vormt een belangrijke verbinding tussen Aalsmeer en de N201 waardoor ook veel passanten het bedrijventerrein zullen zien. De bedrijven moeten zich presenteren aan de Middenweg.

Deelgebied 6 ligt, net als het tegenovergelegen deelgebied 4, aan een zichtlocatie langs de N201 en de Middenweg. Vooral de kruising van de Middenweg met de N201 biedt blijvende kansen ten aanzien van zichtbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit. De zones blijven de best passende locaties voor invulling met een kantoorprogramma. Dit kan worden gedaan met kleinschalige zelfstandige kantoorpanden waarbij er sprake zal zijn van maatwerk binnen de aangegeven zoekgebieden. Voldoende ruimte voor parkeren en een groene inpassing zijn hierbij belangrijke factoren.



Figuur 12: Kaartbeeld deelgebied 6

In deelgebied 6 en op het opslagterrein van Royal FloraHolland past het aanbieden van grote bedrijfskavels. Deze bedrijfskavels kunnen alle (indirect) aangesloten worden op de Middenweg en de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV), waardoor grootschalige logistieke bedrijven een passende plek binnen Green Park Aalsmeer kan worden aangeboden. De projectie van het Luchthavenbesluit (zone 3) leidt tot bestemmen van extensieve bedrijvigheid. Deze voorwaarde sluit goed aan bij het aanbieden van grootschalige bedrijfskavels in de logistieke sector.

Stedenbouwkundige vormgeving

De beoogde stedenbouwkundige vormgeving in de eerdere planvorming voor Green Park Aalsmeer is voornamelijk geënt op het Masterplan GPA (2006). De maatvoering is echter op basis van de huidige inzichten gewijzigd, waarbij steeds de balans wordt gezocht tussen de functioneel benodigde maatvoering en de benodigde maatvoering voor de gewenste beeldkwaliteit. Het gaat daarbij om zaken als de voorgeschreven afmetingen van openbaar gebied, afstandsmaten en oppervlakten van bebouwing, groenvoorzieningen en buffers.

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn de volgende zaken relevant:

- Afmetingen:
 - Verhogen van de maximale bouwhoogte van 15 meter naar 20 meter, over de delen van onder meer deelgebieden 6 langs de Middenweg;
 - Langs de N201 zijn hoogteaccenten mogelijk tot 20 meter;
- Afstandsmaten:
 - Bij een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrens 3 meter;
 - Bij het ontbreken van een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrens 0,3 meter. We hebben het hier over de zijden aan de openbare ruimte;
 - De verplichte rooilijn van 12 meter uit de erfgrens, op de kavels grenzend aan de bedrijfsstraten, vervalt;
 - Vaste rooilijnen vervallen. Het kwaliteitsteam kan aanbevelingen doen over de plaatsing van de bebouwing op basis van het Beeldkwaliteitsplan. Zo vervalt dus de vaste rooilijn op 12 meter van de erfgrens;
- Oppervlakten:
 - Een maximum bebouwingspercentage van 70%. Een bovengrens zorgt voor ruimte op de kavel voor parkeerplaatsen en opslag. Een minimum bebouwingspercentage wordt niet meer voorgeschreven;
 - De uitgeefbare gronden met bestemming groen worden verkleind tot 3 meter. Dit zal overeenkomen met de watertaluds;
 - - De buffers zijn versmald van 30 naar 25 meter.

3.1.2 Ander ruimtelijk beleid van de gemeente

In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende andere beleid van de gemeente tot uitdrukking gekomen.

3.1.2.1 Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan (AVVP)

Zoals vastgesteld door de raad op 26 november 2009

Op 25 januari 2007 heeft de raad de “kadernota verkeer en vervoer” vastgesteld. Hierin staan de uitgangspunten en randvoorwaarden voor dit Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan.

Aalsmeer zet voor de komende jaren sterk in op uitbreiding van de woningvoorraad en uitbreiding van het werkareaal. Ook vanuit de buurgemeenten worden vergelijkbare initiatieven ontplooid (werkstad A4, bedrijventerreinen Uithoorn en Amstelveen). De omlegging van de N201 en realisatie van een busbaan over het oude tracé van de N201 hebben ruimtelijke consequenties in Aalsmeer. Gevoegd bij de bestaande knelpunten in de verkeersnetwerken levert dit een aantal concrete opgaven op, die bepalend zijn voor het functioneren van het (toekomstige) verkeer- en vervoersysteem in Aalsmeer. Deze opgaven zijn te herleiden aan de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Voor de bereikbaarheid van Aalsmeer is de inmiddels gerealiseerde aanleg van de 'omgelegde N201' van cruciaal belang. Het zorgt voor een complete verandering van (doorgaande) verkeersstromen. Veel van de opgaven voor de toekomstige verkeersstructuur zijn te herleiden tot het dilemma tussen het bereikbaar willen houden van de gemeente, zonder dat er te veel ongewenst verkeer door de kernen rijdt (leefbaarheid). Ook de lange gestrekte wegen (linten) binnen de gemeente maken een heldere keuze tussen de functie, vormgeving en het gebruik van de weg, noodzakelijk.

Grote vrachtwagens kunnen overlast veroorzaken in de woon- en verblijfsgebieden maar goederenvervoer is en blijft noodzakelijk, bijvoorbeeld ten behoeve van bloemenveiling Royal FloraHolland of voor de bevoorrading van winkels en industrie. Uitgangspunt is dat de werkgebieden en bedrijventerreinen goed toegankelijk moeten zijn voor vrachtverkeer zonder dat er sprake is van overlast in woon- en verblijfsgebieden. De wegen voor goederenvervoer moeten voldoende breed zijn en er geldt in principe een maximum snelheid van 50 km/uur.

Openbaar vervoer

De gemeente Aalsmeer wil het regionale openbaar vervoer de komende jaren verbeteren. Er wordt onder andere een HOV-verbinding gerealiseerd in oost-westrichting via de Burgemeester Kasteleinweg. Langs Green Park Aalsmeer rijdt de lijn 171. Deze verbinding tussen Aalsmeer en Amstelveen blijft in principe gehandhaafd en wordt zo hoogwaardig mogelijk uitgevoerd (snelheid, frequentie). Waar nodig en mogelijk worden op kruispunten en wegvakken aanvullende (optimaliserings)maatregelen getroffen.

Fietsverkeer

Op korte afstanden (< 7,5 kilometer) moet de fiets een serieus alternatief vormen voor de interne autoverplaatsingen. Aalsmeer moet daarom een herkenbare fietsinfrastructuur krijgen, waarbij - naast veiligheid - comfort en snelheid uitgangspunten zijn. Dit betekent naast directe en veilige routes ook goede en voldoende stallingvoorzieningen bij de belangrijkste (publiekstrekkende) bestemmingen. Het gaat dan om zowel onbewaakte als (gratis) bewaakte stallingen. De nadruk in het fietsbeleid ligt op verbeteren van utilitaire verbindingen. De aanleg van ontbrekende schakels in de regionale en lokale hoofdroutes

heeft de hoogste prioriteit, omdat hiervan het meeste effect wordt verwacht. Onder ontbrekende schakels vallen ook kortsluitingen naar haltes van openbaar vervoer. Verbetering van recreatieve fiets- en wandelroutes heeft een lagere prioriteit en wordt daarom in combinatie met andere werken of onderhoud uitgevoerd.

Parkeren

Het beleid van de gemeente Aalsmeer is erop gericht om in nieuwe woon- en werkgebieden voldoende parkeerplaatsen aan te leggen, conform landelijke parkeerkengetallen van de CROW. Het parkeren op bedrijventerreinen van bedrijfswagens en personenauto's moet in principe op eigen terrein van de bedrijven gebeuren. De gemeente heeft onlangs nieuw parkeerbeleid vastgesteld (zie de volgende subparagraaf).

3.1.2.2 Nota Parkeernormen 2016

Zoals vastgesteld door de raad op 22 september 2016

Mede naar aanleiding van nieuwe parkeerkencijfers is de Nota Parkeernormen Aalsmeer opgesteld. Door het parkeren nadrukkelijk te toetsen en de juiste parkeernorm zo vroeg mogelijk in een planproces te bepalen wordt parkeeroverlast voorkomen en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars is zo duidelijk welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag. Bovendien bevat de nota toepassingsregels om uit te leggen hoe de parkeernormen gehanteerd moeten worden. Hierdoor zorgt de gemeente er voor dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

Bij het toepassen van de parkeernormen worden onder meer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
2. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
3. De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover zij van invloed zijn op het parkeren.
4. Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan en een goed verhaal waarom met minder of met meer parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van de omgevingsvergunning op basis van deze motivatie gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.
5. Het is mogelijk specifieke parkeernormen op te nemen in bestemmingsplannen, die afwijken van de nota. De normen uit de nota zijn dan richtinggevend.
6. Indien in het voortraject normen zijn vastgesteld in het programma van eisen dan wordt aan deze normen vastgehouden.

Voor kantoor- en (arbeidsintensieve) bedrijfsfuncties is in de Nota Parkeernormen een norm van 3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo aangegeven. Voor overige bedrijfsfuncties (arbeidsextensief) geldt een norm van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo.

De parkeernormen komen overeen met de normen die worden gehanteerd in de bestemmingsplannen die zijn vastgesteld voor de andere deelgebieden van Green Park Aalsmeer.

3.1.2.3 Nota Archeologie

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is aangegeven dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. Dit betekent dat de gemeente bevoegd gezag is. Om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg dienen de gemeenten te beschikken over archeologiebeleid. Het gemeentelijk beleid van Aalsmeer is vastgelegd in de Beleidsnota Archeologie Gemeente Aalsmeer d.d. 24 juni 2010 met bijbehorende beleidskaart (zie paragraaf 2.3.3).

Volgens de Beleidsnota Archeologie is het plangebied gekwalificeerd als overwegend grijs gebied. Dit houdt in dat de archeologische verwachtingswaarde voor het gebied laag is. Zo is in het plangebied archeologisch onderzoek vereist bij plannen groter dan 10.000 m² en dieper dan 40 cm. Zoals in paragraaf 2.3.3 is aangegeven is in het plangebied al archeologisch onderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat ter plaatse van het plangebied een lage archeologische verwachting geldt. Vervolgonderzoek werd niet nodig geacht, tenzij ondergrondse gebouwen worden gerealiseerd.

3.1.3 Intergemeentelijk ruimtelijk beleid

De gemeente heeft een regeling gesloten op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen. In het bestemmingsplan dient daarom afstemming plaats te vinden met intergemeentelijk ruimtelijk beleid (zie paragraaf 3.2).

3.2 Ruimtelijk beleid van de regio

De gemeente maakt onderdeel uit van een plusregio als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen. In het bestemmingsplan is daarom afstemming met het volgende regionale beleid tot uitdrukking gekomen. Ook is rekening gehouden met het beleid van het samenwerkingsverband binnen Greenport Aalsmeer.

3.2.1 Regionale Agenda 2014-2018 Stadsregio Amsterdam

Zoals vastgesteld door de Stadsregio Amsterdam op 9 december 2014

De gemeente Aalsmeer maakt deel uit van de Stadsregio Amsterdam, een samenwerkingsverband van 16 gemeenten in de regio Amsterdam. De Stadsregio Amsterdam werkt aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied. Het meerjarenbeleid ten aanzien van de diverse beleidsterreinen is vastgelegd in de Regionale Agenda, welke eens in de vier jaar bij de start van een bestuursperiode wordt vastgesteld. In deze Regionale Agenda zijn de volgende relevante ambities uitgesproken:

- zorgen voor de aanleg en herstructurering van bedrijventerreinen;
- het versterken van Schiphol, Haven en Greenport;
- stimuleren van de creatieve kenniseconomie;
- verbeteren van de onderwijs- en kennisinfrastructuur,
- verbeteren van het regionaal toeristisch product;
- aantrekken van meer internationale evenementen.

Om deze ambities te realiseren dient een marktconforme balans te worden gevonden tussen vraag en aanbod van locaties voor bedrijven en kantoren binnen de afgesproken regionale ruimtelijke kaders. Ook dient er voor te worden gezorgd dat toeristen die naar Amsterdam komen ook activiteiten buiten de stad Amsterdam bezoeken door het continueren van ‘Amsterdam Bezoeken, Holland Zien’, onder meer door het versterken van de regionale bereikbaarheid (OV, toeristische fietsroutes).

3.2.2 Uitvoeringsstrategie “Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017-2030; Plabeka 3.0”

Zoals vastgesteld door de Metropoolregio Amsterdam op 23 juni 2017

De Uitvoeringsstrategie (US 3.0) van de Metropoolregio Amsterdam richt zich op een gezonde kantoren- en bedrijventerreinmarkt in de gehele Metropoolregio. Daar waar in eerdere Plabeka-afspraken met succes de reductie van het planaanbod centraal stond, is nu gekozen voor meer flexibiliteit zodat in regionaal verband goed ingespeeld kan worden op de economische dynamiek. Het doel is om voldoende ruimte én kwaliteit van werkmilieus in de MRA te creëren, om zo bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van de MRA.

Economische vooruitzichten MRA

De MRA behoort binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die voor Nederland als geheel ligt. Maar binnen de MRA nemen de verschillen toe. De werkgelegenheid groeit hard in Amsterdam en in iets mindere mate in Amstel-Meerlanden (met name Haarlemmermeer), maar daar staat een krimp tegenover in de regio's Haarlem en Gooi en Vechtstreek. De behoefte aan bedrijventerreinen is lager in vergelijking tot de periode voor de crisis en op de kantorenmarkt is er een flinke leegstand, al neemt die in sommige deelregio's snel af en met name in Amsterdam. Kwalitatief is – mede onder invloed van schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming – een toenemende populariteit waar te nemen van meer gemengde multifunctionele gebieden: centrumgebieden, gemengde woon-werklocaties, knooppuntlocaties en third places als koffiégelegenheden en dergelijke – in vergelijking tot traditionele, meer monofunctionele en op functiescheiding gerichte formele werklocaties (bedrijventerreinen en formele kantorenlocaties). De toenemende vraag naar multifunctionele gebieden vertaalt zich in de US3.0 onder meer in een flinke transformatie-opgave voor zowel kantoren als bedrijventerreinen, als substantieel en min of meer nieuw element in de US3.0.

Ten aanzien van de regio Amstelland-Meerlanden is aangegeven dat deze regio zich binnen de MRA onderscheidt dankzij haar goede bereikbaarheid en internationale aantrekkingskracht op burgers en bedrijven. De Mainport Schiphol en de Greenport

Aalsmeer zijn belangrijke economische trekkers en bieden o.a. kansen aan de sectoren Logistiek en Agrofood. Ook in de zakelijke dienstverlening is de regio sterk.

Kantoren

Tot 2030 wordt in de MRA een uitbreidingsvraag verwacht in het 'hoge' scenario van een kleine 0,5 mln. m², waarvan ruim de helft in Amsterdam, gevolgd door een flink deel in Amstelland-Meerlanden. Het betreft overigens de vraag naar formele locaties, goed voor ongeveer de helft van de markt. Er is dus ook een niet-geraamde vraag in de aan belang winnende informele milieus (gemengde woon-werkmilieus).

Er staat momenteel nog ruim 1,4 mln. m² leeg in de regio, maar voor ca. 1 mln. m² wordt verwacht dat die wordt getransformeerd. Oude kantoren, die qua locatie, indeling en duurzaamheid niet meer aansluiten op de marktvraag verdwijnen hierdoor van de markt en er komt ruimte om de voorraad te vernieuwen en er ontstaat ook een vervangingsvraag. Als alle kantorenplannen worden gerealiseerd en de transformatie zijn beslag krijgt, neemt in het hoge scenario de leegstand per saldo met ca. 0,1 mln. vierkante meter af, waarmee de MRA gemiddeld op een leegstand van ca. 10% komt. Die afname mag bescheiden lijken, maar er is wel degelijk veel bereikt als dit wordt afgezet tegen een planvolume dat ten tijde van Plabeka-1 ruim 5 mln. m² groot was. Het is bovendien denkbaar dat de transformatie sneller gaat – vanwege de druk op de woningmarkt – en dat de vraag hoger uitvalt, onder andere onder invloed van de brexit. Dan komt de 8% (als ruime maat voor de) frictieleegstand mogelijk binnen bereik.

Er zijn nog ruim voldoende plannen in alle deelgebieden om in de vraag te kunnen voorzien. De deelregio's kunnen binnen deze kaders zelf een nadere, maatwerk-segmentering aanbrengen. Voor Amsterdam en Amstel-Meerlanden zijn de internationale kansen hierbij relevant. Naast de reguliere ontwikkeling is de brexit hierbij een bijzondere kans die nog niet in de behoefte-raming is verwerkt.

In de US 3.0 is gesignaleerd dat de groei van de MRA en van Amsterdam in het bijzonder, onder andere in relatie tot de Brexit, wel eens tot extra kantorenvraag zou kunnen leiden. De marktvraag ziet er voor de korte termijn namelijk bijzonder gunstig uit en kan zich buiten de bandbreedte van de behoefte-raming (Ecorys plus al overeengekomen extra ruimte) begeven. Afsproken is de marktvraag leidend te laten zijn en deze goed te monitoren, zodat tijdig gesignaleerd wordt of er eventuele tekorten in specifieke segmenten dreigen.

In de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen voor de deelgebieden 4 en 6 van GPA wordt voorzien in maximaal 10.000 m² kantoren. Deze kantoren behoren niet tot het harde planaanbod maar omdat de totale omvang niet groter dan 10.000 m² is hoeft het plan alleen te worden aangemeld. Deze aanmelding wordt op korte termijn gedaan.

Bedrijventerreinen

De toekomstige uitbreidingsvraag naar 'droge' bedrijventerreinen (niet zijnde zeehaventerreinen) is voor de MRA geraamd op 450 ha in het 'hoge' scenario. Daarnaast is het voornemen om ruim 500 ha bedrijventerrein te gaan transformeren, vooral in

Amsterdam en Zaanstad. Als gevolg daarvan wordt een vervangingsvraag van 30% voorzien. Tegenover die behoefte (uitbreidings- en vervangingsvraag) staat een uitgeefbare voorraad en harde plannen die – zonder verdeling naar segmenten en regio's – ruim voldoende is op MRA-schaal. De verschillen tussen regio's zijn echter aanzienlijk: Amsterdam zal voor de uitplaatsing een beroep moeten doen op de andere deelregio's en ook IJmond heeft onvoldoende ruimte, tenzij er in de bestaande natte of droge terreinen ruimte beschikbaar komt. In relatieve zin kent Almere-Lelystad het grootste overschot; hier wordt de ingezette lijn die is gericht op het beheerst terugbrengen van de planvoorraad gecontinueerd. Andere overschotten zijn in relatieve zin kleiner en kunnen een rol vervullen in de opvang van de te verwachten uitstroom van de te transformeren terreinen in Amsterdam. De transformatieopgave is ambitieus en stelt gemeenten en regio voor grote uitdagingen. Alleen bedrijventerreinen die goed zijn ontsloten, die een hoge ruimtelijke kwaliteit kennen, en die – onder meer qua kavelgrootte en parkmanagement – in weten te spelen op de marktvraag, kunnen een grote ruimtevraag verwachten.

Voor de regio Amstelland-Meerlanden is voor de periode van 2016-2030 een ruimtevraag van 135 tot 180 ha voorzien. Als het harde planaanbod van 307 ha wordt gerealiseerd en rekening wordt gehouden met circa 10 ha vervangingsvraag dan is er sprake van een overaanbod van circa 115 tot 160 ha. Zowel Green Park Aalsmeer als Royal FloraHolland maken volgens de US 3.0 met respectievelijk 54,5 ha en 20 ha onderdeel uit van het harde planaanbod waarvoor regionale afstemming niet meer nodig is.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de uitbreiding van 42.000 m² bvo mogelijk. Het bestemmingsplan komt daarmee overeen met de harde planvoorraad van 54,5 ha (545.000 m²) die voor GPA geldt en past daarmee binnen de Uitvoeringsstrategie van de MRA.

3.3 Ruimtelijk beleid van de provincie

In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende beleid van de provincie Noord-Holland tot uitdrukking gekomen.

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Zoals vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland op 23 mei 2011 en voor het laatst gewijzigd op 28 september 2015

In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de provinciale ruimtelijke verordening is dit beleid vervolgens in regels vertaald. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Onderwerpen zijn onder meer volumineuze detailhandel op bedrijventerreinen, locaties voor bedrijventerreinen, kantoorlocaties, "groene ruimten" zoals nationale landschappen en rijksbufferzones, 'blauwe ruimten' zoals waterkeringen en energie (zoals de bouw van windmolens). Voor de verordening wordt verwezen naar subparagraaf 3.3.2. van deze toelichting.

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 is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als 'Vastgesteld of bestaand bedrijventerrein' en 'Greenport'. In een dergelijk gebied wordt beleidsmatig uitgegaan van duurzaam ruimtegebruik door de juiste functies op de juiste plek te plaatsen. Het bestemmingsplan draagt hier aan bij omdat uitvoering wordt gegeven aan het realiseren van een bedrijventerrein binnen Greenport Aalsmeer.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Zoals vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland op 23 april 2018 (in werking vanaf 2 mei 2018)

De provinciale ruimtelijke verordening (Prv) stelt regels aan de gemeentelijke bestemmingsplannen. Niet alle onderwerpen zijn geschikt voor opname in een verordening. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor.

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn met name de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. De overige regels zijn niet van toepassing of hebben geen relatie met dit bestemmingsplan. Ten aanzien van nieuwe stedelijke ontwikkelingen is in de Prv het volgende aangegeven:

- Een bestemmingsplan kan volgens artikel 5a van de Prv uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deelgebieden 4 en 6 zijn aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro.

In subparagraaf 3.2.2 is de in juni 2017 door de MRA vastgestelde Uitvoeringsstrategie "Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017-2030; Plabeka 3.0" beschreven. Zoals in een brief van 5 juli 2017 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is aangegeven voldoet de Uitvoeringsstrategie aan de vereisten van de provincie ten aanzien van regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen van bedrijventerreinen en kantoren, als bedoeld in de Prv. Het voorliggende bestemmingsplan past binnen deze Uitvoeringsstrategie doordat conform de harde planvoorraad binnen het plangebied nieuw bedrijventerrein mag worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan is daarmee ook in overeenstemming met de Prv.

3.4 Ruimtelijk beleid van het waterschap

In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende beleid van het hoogheemraadschap tot uitdrukking gekomen.

3.4.1 Waterbeheerplan 5

Voor de planperiode 2016-2021 is het Waterbeheerplan 5 (WBP5) van Rijnland van toepassing. In dit plan realiseert Rijnland de ambities uit het coalitieakkoord, zodat het gebied nu en in de toekomst goed beschermd wordt tegen overstromingen en wateroverlast, er een goede waterkwaliteit ontstaat, het afvalwater op duurzame wijze wordt gezuiverd en

de grondstoffen worden hergebruikt. In het WBP5 staat samen werken met de omgeving aan water centraal. Rijnland wil samen met de omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

3.4.2 Beleidsregels Keur

Beleidsregels en Algemene Regels Inrichting Watersysteem 2011 Keur

Per 1 juli 2015 is de huidige Keur in werking getreden. De "Keur maakt het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden ofte krijgen. De Keur is te vinden op de website: www.rijnland.net

Riolering en afkoppelen

Overeenkomstig het rijksbeleid geeft Rijnland de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. De voorkeursvolgorde voor de omgang met afvalwater houdt in dat het belang van de bescherming van het milieu vereist dat:

- a. het ontstaan van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- b. verontreiniging van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- c. afvalwaterstromen gescheiden worden gehouden, tenzij het niet gescheiden houden geen nadelige gevolgen heeft voor een doelmatig beheer van afvalwater;
- d. huishoudelijk afvalwater en afvalwater dat daarmee wat biologische afbreekbaarheid betreft overeenkomt, worden ingezameld en naar een afvalwaterzuiveringsinrichting getransporteerd;
- e. ander afvalwater dan bedoeld in onderdeel d:
 - zo nodig na zuivering bij de bron, wordt hergebruikt;
 - lokaal, zo nodig na retentie of zuivering bij de bron, in het milieu wordt gebracht.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze voorkeursvolgorde is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal moet staan.

Zorgplicht en preventieve maatregelen voor Hemelwater

Voor de verwerking van hemelwater wijst Rijnland op de zorgplicht en op het nemen van preventieve maatregelen. Het verdient aanbeveling daar waar mogelijk aandacht te besteden aan maatregelen bij de bron. Preventie heeft de voorkeur boven 'end-of-pipe' maatregelen. Uitgangspunt is dat het te lozen hemelwater geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater mag veroorzaken en emissie van vervuilende stoffen op het oppervlaktewater waar mogelijk wordt voorkomen door bijvoorbeeld:

- duurzaam bouwen;
- het toepassen berm- of bodempassage;
- toezicht en controle tijdens de aanlegfase en handhaving tijdens de beheerfase ter voorkoming van verkeerde aansluitingen;
- het regenwaterriool uit te voeren met (straat)kolken voorzien van extra zand- slibvang of zakputten (putten met verdiepte bodem) op tactische plekken in het stelsel;
- adequaat beheer van straatoppervlak, straatkolken en zakputten (straatvegen en kolken/putten zuigen);
- het toepassen van duurzaam onkruidbeheer;
- de bewoners, gebruikers en beheerders voor te lichten over de werking van de rioleering en een juist gebruik hiervan;
- het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en repareren en chemische onkruidbestrijding.

Daar waar ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of - als laatste keus - aansluiten op het gemengde stelsel. Ook kan de gemeente in overleg met het waterschap kiezen voor een generieke 'end-of-pipe' aanpak. Deze keuze moet dan expliciet gemaakt worden in het GRP.

3.5 Ruimtelijk beleid van het rijk

In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende ruimtelijk beleid van het rijk tot uitdrukking gekomen.

3.5.1 Structuurvisie(s) van het rijk

3.5.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- 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. 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).

3.5.1.2 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.

De inwerkingtreding van de Amvb vindt gefaseerd plaats. Op 1 oktober 2012 is nog een aantal onderwerpen toegevoegd waaronder de Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat de SVIR een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de Amvb Ruimte minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

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

B. RANDVOORWAARDEN UIT SECTORAAL BELEID

Met de volgende randvoorwaarden vanuit het sectorale beleid van de regio, de provincie en het rijk is bij de opstelling van het bestemmingsplan rekening gehouden.

3.6 Verkeer

3.6.1 Regio

De regiodeelraad heeft op 14 december 2004 het Regionaal Verkeer en Vervoersplan vastgesteld. Daarin zijn speerpunten van beleid aangegeven zoals het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken. Bij het plangebied is dat in de afgelopen jaren gerealiseerd door de omlegging van de N201.

3.6.2 Rijk

Het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor wat betreft de sector verkeer is opgegaan in het SVIR en verder geregeld in het Barro. Van een afzonderlijk rijksverkeersbeleid dat relevant is voor dit bestemmingsplan is geen sprake.

3.7 Waterstaat

Het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, voor zover van belang voor het plangebied, betreft ook de waterhuishouding. In het bestemmingsplan is afstemming met het volgende rijksbeleid tot uitdrukking gekomen.

3.7.1 Nationaal Waterplan

In december 2015 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016 – 2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

Materiële planbeschrijving

Na de formele beschrijving van het bestemmingsplan en het onderzoek naar de functies in het plangebied, vindt in dit hoofdstuk de verantwoording van de met dit bestemmingsplan gemaakte keuze van bestemmingen plaats. Deze zogenaamde waardering van functies vindt plaats door de thans aanwezige functies te confronteren met het ruimtelijke beleid dat de gemeente voor het plangebied voorstaat. Het kader van deze matching wordt gevormd door het technische onderzoek binnen het plangebied en de hiervoor genoemde ruimtelijke randvoorwaarden.

A. RUIMTELIJK BELEID

In deze paragraaf wordt het ruimtelijke beleid beschreven dat de gemeente voor het plangebied voorstaat (de zogenaamde planvisie). Tot het beleid van de gemeente wordt tevens beleid van andere overheden gerekend dat door het gemeentebestuur als zodanig is overgenomen.

4.1 Algemeen ruimtelijk beleid

Het ruimtelijke beleid van de gemeente voor het bestemmingsplan is het volgende beleid.

4.1.1 Consoliderend ruimtelijk beleid

Het (consoliderend) bestemmen van de bestaande bedrijfsfuncties in het plangebied zal vooral moeten worden gebaseerd op:

- het beleid dat ten grondslag lag aan de voorheen vigerende bestemmingsplannen;
- het beleid dat de motivering (ruimtelijke onderbouwing) vormde van de vrijstellingen en ontheffingen waarmee in het verleden van deze bestemmingsplannen is afgeweken.

Zoals reeds gememoreerd in Hoofdstuk I van deze toelichting, is het doel van het bestemmingsplan om een juridisch actueel kader te bieden voor de herontwikkeling van deelgebied 6 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. De herontwikkeling van deelgebied 6 is al mogelijk gemaakt in het geldende bestemmingsplan “N201-zone”, met dien verstande dat er een bouwverbod geldt zolang er geen uitwerkingsplan voor de betreffende gronden is vastgesteld. Functioneel gezien is het nu voorliggende bestemmingsplan in planologisch opzicht dus consoliderend. De voortzetting van het beleid om deelgebied 6 te herontwikkelen als bedrijventerrein past, gelet op hoofdstuk III, in het vigerende beleid van de diverse overheden.

In het plangebied bevinden zich diverse bestaande bedrijfspercelen waar geen relevante herontwikkeling wordt voorzien. Deze percelen zullen daarom conserverend worden bestemd. Het gaat om bedrijventerrein ‘Molenvliet’, de percelen achter Hornweg 51 t/m 111) en een perceel ten zuiden van de Hollandweg (Hornweg 77 A-N). Het consoliderend

bestemmen van deze percelen strookt met het gemeentelijk beleid en het beleid van de diverse andere overheden.

Voor het woonperceel Hornweg 123 zal ook uit worden gegaan van het consoliderend bestemmen doordat uit wordt gegaan van het feitelijke gebruik als woning, ondanks dat er in het voorheen geldende bestemmingsplan voor dit woonperceel was uitgegaan van een verkeersbestemming.

4.1.2 Nieuw ruimtelijk beleid

Het beleid voor het plangebied komt tot uitdrukking in algemene beleidskader zoals beschreven in hoofdstuk III van deze toelichting. Daarbij is met name het beleid van belang dat is neergelegd in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 en de Provinciale ruimtelijke verordening.

Uitgangspunt in het genoemde beleid is dat het plangebied onderdeel is van Green Park Aalsmeer en in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer is aangewezen als locatie voor gemengde bedrijvigheid met zoeklocaties voor kantoren en Schipholparkeren. Ook zijn er delen waar is uitgegaan van de bestaande bebouwing en functies (o.a. het opslagterrein van Royal FloraHolland).

Het huidige beleid voor de locatie komt deels overeen met het beleid dat gold ten tijde van het geldende bestemmingsplan. In dat bestemmingsplan is ook uitgegaan van bedrijven. Het voorliggende bestemmingsplan gaat nu conform de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 voor het oostelijk deel van het plangebied uit van grote kavels voor gemengde bedrijvigheid met bijbehorende functies, welke zullen worden ontsloten via de Middenweg. Kantoren zijn in beperkte mate toegestaan in zones langs de N201 en de Middenweg.

Zoals in subparagraaf 4.1.1 is aangegeven zijn de in dit bestemmingsplan voorziene functies planologisch gezien niet nieuw doordat deze al zijn voorzien in het geldende bestemmingsplan. Omdat deze functies in het oostelijk deel van het plangebied tot op heden echter nog niet zijn gerealiseerd zal in de beschrijving van de planontwikkeling (zie navolgende paragraaf) volledigheidshalve in worden gegaan op alle functies. Het voorliggende bestemmingsplan beoogt verder om het bouwverbod zoals dat is opgenomen in het geldende bestemmingsplan op te heffen.

4.2 Planontwikkeling

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan en gedurende de wettelijke looptijd van het bestemmingsplan zal deelgebied 6 (verder) worden herontwikkeld. Het deelgebied bevindt zich ter plaatse van een voormalig glastuinbouwgebied waar zich in de loop der tijd al enkele bedrijven hebben gevestigd.

Voor bedrijventerrein 'Molenvliet', het woonperceel Hornweg 123, de percelen achter Hornweg 51 t/m 111) en een perceel ten zuiden van de Hollandweg (Hornweg 77 A-N) zijn geen concrete (afwijkende) ontwikkelingen voorzien en is daarom uitgegaan van de huidige situatie. Ook het opslagterrein van Royal FloraHolland blijft in beginsel als zodanig in

gebruik, behalve dat er als gevolg van de aanleg van de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) een deel van het huidige opslagterrein verloren gaat. Er zal daarom een herschikking van de gronden plaatsvinden doordat een bestaande kas zal worden gesloopt en de Hollandweg zal worden verlegd. Het herschikte opslagterrein komt in de planperiode mogelijk (deels) beschikbaar voor herontwikkeling.

De overige percelen worden in de periode 2018 tot en met 2024 herontwikkeld.

De toekomstige bedrijfskavels mogen, afhankelijk van de locatie, worden gebruikt voor bedrijven in categorie t/m 3.2. Aan de kant van de woningen aan de Hornweg zijn lagere categorieën toegestaan. De omvang van de toekomstige bedrijfskavels is nog niet volledig bekend en daarom ook niet vastgelegd. De kavels mogen voor maximaal 70% worden bebouwd zodat er onbebouwde ruimte beschikbaar blijft voor opslag en parkeren op eigen terrein. Gebouwen mogen maximaal 15 meter hoog worden, met uitzondering van de volgende zones:

- een zone van 50 meter vanaf de zuidelijke plangrens: maximaal 9 meter, vanwege de ligging nabij de lintbebouwing van de Hornweg;
- de noordoosthoek van deelgebied 6: maximaal 20 meter, vanwege de ligging nabij de kruising van de N201 en de Middenweg.

In deelgebied 6 past het aanbieden van grote bedrijfskavels. Deze bedrijfskavels zullen via bedrijfsstraten worden aangesloten worden op de Middenweg, waardoor grootschalige logistieke bedrijven een passende plek binnen Green Park Aalsmeer kan worden aangeboden. De noordoosthoek van deelgebied 6 is ook geschikt voor een gedeeltelijke invulling met kantoren.

De bereikbaarheid van de toekomstige bedrijfskavels zal worden gewaarborgd door een bedrijfsstraat vanaf de Middenweg, ter vervanging van de huidige Hollandweg. De situering van de bedrijfsstraat ligt nog niet vast maar voor een goed functioneren van het gebied is het wenselijk dat er een inrit vanaf de Middenweg komt ter hoogte van Middenweg 22. Parkeren vindt plaats op eigen terrein waarbij uit wordt gegaan van de parkeernormen die tot op heden ook zijn toegepast in andere deelgebieden van Green Park Aalsmeer.

B. WAARDERING VAN FUNCTIES

Bij de waardering van de bestaande functies (bestemmingslegging) wordt voor de indeling van de functies die van het functionele onderzoek gevolgd, en voor de indeling van de gebiedsgerichte waarden die van het technische onderzoek, beide zoals gegeven in hoofdstuk II van deze toelichting.

4.3 Waardering van bestaande functies

In deze paragraaf worden de functies gewaardeerd die in het plangebied zijn geïnventariseerd en die als zodanig in het bestemmingsplan worden bestemd (doorlopende positieve bestemming). Het betreft ook de flexibiliteit die op die functies volgens het hiervoor geldende planregime van toepassing was. Nieuwe flexibiliteit voor die functies wordt in een apart onderdeel van deze paragraaf behandeld.

4.3.1 Bestemmen van bestaande bedrijven

Voor de bedrijfspercelen op bedrijventerrein 'Molenvliet', aan de westzijde van het plangebied, en de percelen achter Hornweg 51 t/m 111 en een perceel ten zuiden van de Hollandweg (Hornweg 77 A-N) wordt uitgegaan van de bestaande situatie. Ook voor het opslagterrein van Royal FloraHolland wordt uitgegaan van de bestaande situatie, met dien verstande dat wel rekening wordt gehouden met een gewijzigde situering vanwege de aanleg van de OLV en de ontwikkeling van deelgebied 6. De percelen op bedrijventerrein 'Molenvliet' zijn bestemd als 'Bedrijventerrein' (met uitzondering van de AWZI), terwijl de percelen achter Hornweg 51 t/m 111) en het perceel ten zuiden van de Hollandweg (Hornweg 77 A-N) zijn bestemd als 'Bedrijf - Bestaand'. Er is daarbij voor zowel het grondoppervlak als de bouwhoogte uitgegaan van de huidige bebouwing zoals aanwezig ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Beperkte uitbreiding is onder voorwaarden toegestaan.

Ook voor de bestaande bedrijven is milieuzonering toegepast waardoor, afhankelijk van de ligging ten opzichte van woningen, bepaalde milieucategorieën zijn toegestaan. Ook zijn parkeernormen opgenomen om te voorkomen dat er elders parkeeroverlast ontstaat. Ter plaatse van de Hornweg 75 is rekening gehouden met de tijdelijk vergunde mantelzorgwoning.

Het opslagterrein van Royal FloraHolland is als zodanig bestemd waarbij alleen het bedrijfsmatige gebruik van fustage- en containeropslag voor de marktplaats is toegestaan. Daarbij zijn alleen beperkt gebouwen toegestaan, namelijk tot 10% van het oppervlak van de bestemming. Dit percentage correspondeert met het gebouw dat tot voor kort aanwezig was binnen de bestemming maar onlangs is gesloopt (Hollandweg 41).

Voor de bestaande bedrijven die als 'Bedrijf - Bestaand' zijn bestemd is de volgende flexibiliteit in de planregels nodig.

4.3.1.1 Hogere milieucategorieën

In het bestemmingsplan is milieuzonering toegepast bij bedrijventerrein 'Molenvliet', de percelen achter Hornweg 51 t/m 111 en een perceel ten zuiden van de Hollandweg (Hornweg 77 A-N). Daardoor zijn, afhankelijk van de ligging ten opzichte van woningen, bepaalde milieucategorieën als maximum toegestaan. Afwijken van de toegestane categorieën door activiteiten die tot een hogere categorie behoren is alleen mogelijk indien de betreffende bedrijfsactiviteiten zich gedragen als een ter plaatse toegestane bedrijfscategorie.

4.3.1.2 Afwijkende parkeernormen

Er zijn parkeernormen vastgelegd bij bedrijventerrein 'Molenvliet', de percelen achter Hornweg 51 t/m 111 en een perceel ten zuiden van de Hollandweg (Hornweg 77 A-N). Op die manier wordt gegarandeerd dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In de praktijk kan echter blijken dat op een andere adequate wijze kan worden voorzien in de parkeerbehoefte. Om enige flexibiliteit ten aanzien van de parkeernormen mogelijk te maken is in de regels van de bestemming een afwijkingsbevoegdheid met betrekking tot de parkeernormen opgenomen.

4.3.2 Bestemmen van andere bestaande functies

4.3.2.1 Groen

De in het plangebied aanwezige groenvoorzieningen, in de vorm van taluds langs watergangen en bermen langs de N201, vallen onder de bestemming Groen. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan.

4.3.2.2 Verkeer

De rijwegen van de Burgemeester Brouwersweg (N201) en de op- en afritten zijn bestemd als 'Verkeer - 1' terwijl het tracé van de Molenvlietweg, de berm van de Middenweg en een deel van de rotonde op de Middenweg als 'Verkeer - 2' zijn bestemd.

4.3.2.3 Water

De twee grote waterlopen parallel aan de Burgemeester Brouwersweg (N201) zijn bestemd als 'Water'. Ook de watergangen tussen bedrijventerrein 'Molenvliet' en het opslagterrein van Royal FloraHolland zijn als 'Water' bestemd.

De overige watergangen zijn niet apart bestemd aangezien deze watergangen in de toekomst (mogelijk) worden aangepast. Om te voorkomen dat er onvoldoende waterberging wordt gerealiseerd is in de algemene gebruiksregels een koppeling gelegd met de voorwaarden ten aanzien van waterberging zoals vermeld in de raamovereenkomst met Rijnland. Dat betekent dat er te allen tijde dient te worden voldaan aan de benodigde waterbergingsopgave.

4.3.2.4 Wonen

Het woonperceel Hornweg 123 is bestemd 'Wonen – Lintbebouwing'. De bestemmingswijze voor het woonperceel is daarbij afgestemd op de bestemmingswijze zoals die ook elders in het polderlint langs de Hornweg is toegepast.

4.4 Bestemmen van gebiedsgerichte waarden

In deze paragraaf worden de gebiedsgerichte waarden gewaardeerd en eventueel ook als zodanig bestemd.

4.4.1 Archeologische waarden in het plangebied

Zoals ook in de subparagrafen 2.3.3 en 3.1.3 is aangegeven geldt er voor het plangebied een lage archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek niet nodig is. Er is daarom geen aanleiding om een dubbelbestemming ter bescherming van archeologie op te nemen. Wel is een algemene beschermende bouwregel opgenomen in het geval er ondergrondse gebouwen worden gerealiseerd.

4.4.2 Andere cultuurhistorische waarden in het plangebied

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen de molenbiotoop van de als rijksmonument aangewezen Stommeermolen. De molen zelf bevindt zich buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Ter bescherming van de molen is in het bestemmingsplan rekening gehouden met de molenbiotoop doordat het deel van het plangebied dat is gelegen binnen de molenbiotoop is aangeduid met een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop'.

De regels die gelden ter plaatse van deze gebiedsaanduiding zijn opgenomen in de algemene aanduidingsregels in hoofdstuk 3 van de regels.

Er zijn geen andere cultuurhistorische waarden waar rekening mee dient te worden gehouden.

4.4.3 Leidingen in het plangebied

Er zijn geen leidingen waar rekening mee dient te worden gehouden.

4.4.4 Water in het plangebied

De gronden waarop de Keur van het Hoogheemraadschap van toepassing is (de zone van de waterkering ten westen van het plangebied), zijn beschermd met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. De begrenzing van de zone is ontvangen van Rijnland.

Deze dubbelbestemming prevaleert boven de onderliggende bestemming(en) en borgt de belangen van een goed functionerende waterkering. Omdat het op grond van de Keur al verboden is om ter plaatse van de kern- en beschermingszone bepaalde werkzaamheden uit te voeren, is hiervoor in het bestemmingsplan geen nadere beschermende regeling opgenomen. Indien in deze zones werken/ontwikkelingen worden gerealiseerd, is een watervergunning dus noodzakelijk.

4.4.5 Geluidzone industrie

Vanaf Schiphol-Oost reikt een geluidzone van 50 dB(A) vanwege industrielawaai over een deel van het plangebied. Deze zone is middels een gebiedsaanduiding op de verbeelding vastgelegd; hierbinnen mogen in beginsel geen nieuwe geluidsgevoelige objecten gerealiseerd worden, tenzij er wordt voldaan aan de voorkeurgrenswaarde of als er voor deze objecten een hogere grenswaarde is vastgesteld.

4.4.6 Luchthavenindelingbesluit

De hoogte- en bebouwingsbeperkingen die voortvloeien uit het LIB zijn meegenomen bij het opstellen van de bestemmingsregelingen doordat er gebiedsaanduidingen zijn opgenomen met betrekking tot de hoogte- en bebouwingsbeperkingen. Ook is er een gebiedsaanduiding opgenomen met betrekking tot vogelaantrekkende functies. De bijbehorende regels zijn opgenomen in de algemene aanduidingsregels in hoofdstuk 3 van de regels.

4.4.7 Externe veiligheid

Er bevinden zich geen transportroutes binnen de invloedssfeer van dit bestemmingsplan. Wel bevinden er zich in de nabijheid van het plangebied twee bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden gebruikt, opgeslagen en geproduceerd. Ook ligt er ten westen van het plangebied een gasleiding.

4.4.8 Natuurlijke waarden buiten het plangebied

In en direct rond het plangebied komen geen beschermde natuurlijke waarden voor. Op grotere afstand bevinden zich wel enkele Natura 2000-gebieden, zoals Botshol en Nieuwkoopse Plassen en De Haeck. Ontwikkelingen in het plangebied kunnen leiden tot een relevante stikstofdepositie op voor stikstof gevoelige habitats in deze Natura 2000-gebieden. Om dat te voorkomen is voor zowel de conserverend bestemde gebieden als de voor planontwikkeling bestemde gronden een specifieke gebruiksregel opgenomen. Deze gebruiksregel waarborgt in beginsel dat er ten opzichte van het bestaande gebruik geen toename van stikstofemissie ontstaat. Een eventuele toename van stikstofemissie is alleen mogelijk indien deze stikstofemissie niet leidt tot een stikstofdepositie op voor stikstof gevoelige habitats in de maatgevende Natura 2000-gebieden (zoals Botshol, Oostelijke Vechtplassen en de Nieuwkoopse Plassen). Ook is een toename van stikstofemissie mogelijk indien door middel van onderzoek kan worden aangetoond dat de toename weliswaar leidt tot een stikstofdepositie op de voor stikstof gevoelige habitats in de maatgevende Natura 2000-gebieden maar dat deze stikstofdepositie geen significant verstorend effect heeft als bedoeld in artikel 2.7 onder 2 van de Wet natuurbescherming.

4.5 Waardering van de planontwikkeling

Het gebied waar planontwikkeling zal gaan plaatsvinden, zoals behandeld in onderdeel 4.2 van dit hoofdstuk, is als volgt in het bestemmingsplan bestemd. Er wordt in dit kader een juiste juridische vorm gekozen voor zowel deze planontwikkeling als voor de functies die in het voorheen geldende planregime positief waren bestemd en waarvoor in het huidige planregime geen plaats is.

4.5.1 Bestemmen van de planontwikkeling

Het te herontwikkelen gebied is bestemd als 'Bedrijf - Ontwikkeling'. Deze maatbestemming voorziet in de realisering van bedrijfskavels met bedrijfsgebouwen. Bedrijven zijn toegestaan t/m categorie 3.2 als bedoeld in de bedrijvenlijst (bijlage van de regels van het bestemmingsplan) waarbij in de zone aan de zijde van de lintbebouwing van de Hornweg in beginsel alleen lagere categorieën zijn toegestaan. Het totaal bruto vloeroppervlak dat in de bestemming mag worden gebouwd bedraagt 42.000 m². Deze omvang sluit aan bij hetgeen dat is onderzocht in het verkeersonderzoek (zie subparagraaf 6.4.2).

Naast bedrijven zijn ook bijbehorende functies als niet-zelfstandige kantoren, productiegebonden detailhandel, internetwinkels zonder fysiek bezoekmogelijkheid, verkeer (ontsluitingswegen), groen en water toegestaan. Zelfstandige kantoren zijn alleen toegestaan nabij de kruising van de N201 en de Middenweg. In de regels van de bestemming zijn maximale oppervlaktes opgenomen voor zelfstandige kantoren (maximaal 5.000 m²) zodat er wordt voldaan aan het kader in het regionaal beleid (Plabeka).

De bouwregels in de bestemming zijn afgestemd op de randvoorwaarden vanuit de Structuurvisie. Zo is de maximale bouwhoogte van hoofdgebouwen op 15 meter vastgelegd, met uitzondering van zones langs de Middenweg en N201 en de zone nabij de lintbebouwing. Vanwege de zichtbaarheid is voor gebouwen nabij de kruising N201-Middenweg een maximale bouwhoogte van 20 meter vastgelegd. In de zone nabij de

lintbebouwing is maximaal 9 meter toegestaan omdat een hogere bouwhoogte vanwege het zicht vanuit de lintbebouwing niet wenselijk wordt geacht.

Om te garanderen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd zijn in de regels van de bestemming diverse parkeernormen opgenomen. Deze parkeernormen zijn overgenomen uit eerdere bestemmingsplannen voor Green Park Aalsmeer. Deze parkeernormen zijn toegesneden op een bedrijventerrein als Green Park Aalsmeer en deze normen functioneren goed in de praktijk.

Omdat er enkele bedrijfskavels in het te ontwikkelen deel van het plangebied zullen komen is het nodig om de bereikbaarheid te garanderen. Op één plek is daarom aangegeven waar een ontsluitingsweg zal komen. De precieze situering van deze wegen ligt nog niet vast en kent daarom een bandbreedte. De weg dient minimaal 6 meter breed te zijn.

Voor het bestaande metaalbewerkingsbedrijf Van der Meulen (Hornweg 77) is momenteel een bouwplan in voorbereiding voor uitbreiding. Dit bouwplan past in het voorliggende planologische kader van de te herontwikkelen gronden in deelgebied 6, met uitzondering van de onderlinge afstand tot de zijdelingse perceelgrenzen en de boveninsteek van een watergang. Voor dit bouwplan is een uitzondering op de onderlinge afstanden toegestaan, mede omdat een onderlinge afstand tussen het bestaande gebouw en de nieuwbouw niet wenselijk is.

De AWZI zal op korte termijn niet meer in gebruik zijn. Omdat nog niet bekend is hoe dit terrein zal worden ingevuld is gekozen voor een bestemming 'Gemengd', waarin groen en water zijn toegestaan.

In het plangebied is geen bufferzone voorzien. In plaats daarvan blijft de huidige strook achter de lintbebouwing van de Hornweg behouden. Deze strook heeft nu een bedrijfsmatige invulling en fungeert daarmee als een buffer tussen de lintbebouwing en de toekomstige bedrijfskavels.

Het is nog niet bekend waar de benodigde waterberging zal worden gerealiseerd. Om flexibiliteit bij de uitvoering te behouden is in de algemene gebruiksregels bepaald dat er voldoende waterberging dient te worden gerealiseerd conform de raamovereenkomst met Rijnland. Deze raamovereenkomst is als bijlage opgenomen bij de regels.

4.5.2 Flexibiliteit voor de planontwikkeling

Voor de planontwikkeling is de volgende flexibiliteit in de planregels nodig.

4.5.2.1 Hogere milieucategorieën

In het bestemmingsplan is milieuzonering toegepast waardoor, afhankelijk van de ligging ten opzichte van woningen, bepaalde milieucategorieën zijn toegestaan. Afwijken van de toegestane categorieën door activiteiten die tot een hogere categorie behoren is alleen mogelijk indien de betreffende bedrijfsactiviteiten zich gedragen als een ter plaatse toegestane bedrijfscategorie.

4.5.2.2 Afwijkende parkeernormen

Zoals in subparagraaf 4.5.1 is aangegeven zijn parkeernormen vastgelegd. Op die manier wordt gegarandeerd dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In de praktijk kan echter blijken dat op een andere adequate wijze kan worden voorzien in de parkeerbehoefte. Om enige flexibiliteit ten aanzien van de parkeernormen mogelijk te maken is in de regels van de bestemming een afwijkingsbevoegdheid met betrekking tot de parkeernormen opgenomen.

4.5.2.3 Omzetten AWZI

Het terrein van de AWZI is bestemd ten behoeve van groen en water omdat nog niet bekend is welke invulling het terrein krijgt. Mogelijk wordt het terrein herontwikkeld als bedrijfskavel. Indien hier in de toekomst meer duidelijkheid over is en het gebruik als AWZI is gestaakt dan heeft het college van B&W de mogelijkheid om de bestemming van de gronden om te zetten naar een bestemming 'Bedrijf - Ontwikkeling' (zie subparagraaf 4.5.1).

4.5.2.4 Omzetten opslagterrein

Het huidige opslagterrein zal worden herschikt vanwege de aanleg van de OLV. Het opslagterrein van Royal FloraHolland zoals dat na realisatie van de OLV beschikbaar zal zijn, is bestemd ten behoeve van de opslag van fustage en containers. Mogelijk wordt het opslagterrein (deels) herontwikkeld in één of meerdere bedrijfskavels doordat de opslag door Royal FloraHolland niet langer, of in mindere mate, nodig is. Indien hier in de toekomst meer duidelijkheid over is en verzekerd is dat Royal FloraHolland door de wijziging niet wordt beperkt in haar bedrijfsvoering dan heeft het college van B&W de mogelijkheid om de bestemming van de gronden om te zetten door nieuwe functies toe te staan. Vanwege de ligging binnen zone 3 van het LIB gaat het daarbij om extensieve functies: logistieke bedrijvigheid en/of Schipholparkeren.

Overleg, inspraak en zienswijzen

Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld door de raad van de gemeente, zal het concept daarvan worden voorgelegd aan de mede betrokken overheden, aan de burgers en aan de maatschappelijke organisaties met het oog op het maatschappelijk draagvlak. Met dit hoofdstuk wordt direct gevolg gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid onder c. en e., van het Besluit ruimtelijke ordening.

5.1 Bestuurlijk overleg

In de zomer van 2017 heeft over het voorontwerp van dit bestemmingsplan bestuurlijk overleg plaatsgehad als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Naar aanleiding hiervan hebben de volgende instanties gereageerd:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Hoogheemraadschap van Rijnland.

De reacties worden hieronder weergegeven en voorzien van een reactie van de gemeente.

5.1.1 Provincie Noord-Holland

Opmerking

De adressant constateert dat nog niet alle onderdelen van de toelichting zijn uitgewerkt. Deze onderdelen behoeven wezenlijke aanvulling.

Reactie

De betreffende onderdelen zijn inmiddels nader uitgewerkt.

Opmerking

Volgens de adressant is de paragraaf over het intergemeentelijk ruimtelijk beleid in strijd met de paragraaf over het ruimtelijk beleid van de regio.

Reactie

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de paragraaf over het intergemeentelijk ruimtelijk beleid aangepast zodat niet langer sprake is van strijd.

5.1.2 Hoogheemraadschap van Rijnland

Opmerking

De adressant merkt op dat een deel van het plangebied buiten het gebied van Green Park Aalsmeer ligt dat in 2009 door Rijnland is vergund. Het gaat om de gebieden met de bestemmingen 'Gemengd' en 'Bedrijventerrein', ten oosten van de Molenvlietweg, en de N201. De adressant verzoekt om deze gebieden apart te behandelen in paragraaf 2.3.1.2 en de effecten voor de waterhuishouding apart te benoemen. De adressant wijst er op dat de gronden na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid tot maximaal 70 % mogen worden verbouwd. Omdat dit deel buiten Green Park valt, bedraagt de compensatie voor dit

deelgebied volgens de adressant minimaal 15 procent van het oppervlak van de toename van verharding.

Reactie

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is subparagraaf 2.3.1.2 aangevuld. Daarbij is vermeld dat de percentages voor Green Park Aalsmeer geen betrekking hebben op deze gebieden en dat er bij een eventuele toename van verharding in beginsel meer waterberging dient te worden gerealiseerd.

Ten aanzien van de eventuele herontwikkeling van het terrein van de AWZI geldt dat in de wijzigingsbevoegdheid als voorwaarde is opgenomen dat toepassing pas is toegestaan indien er voldoende waterberging wordt gerealiseerd. In overleg met Rijnland zal moeten worden bepaald wat in dat geval voldoende waterberging is.

Opmerking

Door de adressant wordt geconstateerd dat diverse watergangen in het plangebied conform de legger van Rijnland of conform het Waterplan Green Park een primaire functie hebben. De adressant verzoekt om deze watergangen de bestemming 'Water' te geven alsmede in de toelichting aandacht te besteden aan de toekomstige waterstructuur (aan- en afvoer van water). Verder zijn volgens de adressant niet alle watergangen langs de N201, conform 4.4.3.3. van de toelichting, bestemd als 'Water' en is niet duidelijk wat wordt bedoeld met de watergang langs de verbindingsweg.

Reactie

De twee grote waterlopen parallel aan de Burgemeester Brouwersweg (N201) zijn bestemd als 'Water'. Ook een groot deel van de watergangen tussen bedrijventerrein 'Molenvliet' en het opslagterrein van Royal FloraHolland zijn als 'Water' bestemd. De overige watergangen in het plangebied zijn niet apart bestemd aangezien deze watergangen in de toekomst (mogelijk) worden aangepast. Om te waarborgen dat er in het plangebied voldoende waterberging aanwezig is c.q. wordt gerealiseerd is in de algemene gebruiksregels een koppeling gelegd met de voorwaarden ten aanzien van waterberging zoals vermeld in de raamovereenkomst met Rijnland. Dat betekent dat er te allen tijde dient te worden voldaan aan de benodigde waterbergingsopgave. Doordat op deze manier verzekerd is dat er voldoende water wordt gerealiseerd is er geen noodzaak om alle primaire watergangen als 'Water' te bestemmen.

Opmerking

De adressant wijst er op dat in de verkeersbestemming geen waterberging en waterhuishouding zijn toegestaan. Verzocht wordt dit aan te passen, daar onder wegen duikers aanwezig zijn ten behoeve van de waterhuishouding. Ook is Rijnland van mening dat het bestemmingsplan het niet onmogelijk mag maken dat een deel van de berm van de weg als plasdras of als waterberging wordt ingericht.

Reactie

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant zijn zowel de bestemming 'Verkeer - 1' als 'Verkeer - 2' aangevuld zodat waterberging en waterhuishouding ook zijn toegestaan.

Opmerking

De Molenvlietweg ligt gedeeltelijk binnen de beschermingszone van de regionale kering. Op de verbeelding wordt de kering ter plaatse niet aangeduid met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Verzocht wordt om dit conform de legger aan te passen.

Reactie

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de verbeelding aangepast.

5.2 Inspraak

In het geldende bestemmingsplan en in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer is al uitgegaan van een herontwikkeling naar bedrijvenpark Green Park Aalsmeer. De herontwikkeling waar in het voorliggende bestemmingsplan van uit is gegaan is daardoor niet nieuw. Het houden van inspraak over het voorontwerpbestemmingsplan heeft daardoor geen directe toegevoegde waarde. Er is daarom afgezien van inspraak op het voorontwerp van dit bestemmingsplan. Wel kunnen burgers en bedrijven tijdens de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan reageren (zie paragraaf 5.3).

5.3 Zienswijzen van burgers en bedrijven

Het ontwerp van dit bestemmingsplan heeft van 23 maart 2018 tot en met 3 mei 2018 voor een ieder ter inzage gelegen voor het indienen van zienswijzen, als bedoeld in artikel 3.8, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening in verbintenis met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Tijdens de termijn is één ontvankelijke zienswijze ingekomen. Deze zienswijze is samengevat en beantwoord in de Nota van Beantwoording. De zienswijze heeft geleid tot een gewijzigde vaststelling.

Uitvoerbaarheid

Met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt bedoeld de economische, de technische en de juridische uitvoerbaarheid van de bestemde ontwikkelingen in het plangebied zoals die zich hebben voorgedaan na het van kracht worden van het voorheen geldende planregime en voor zover in dat planregime niet reeds de uitvoerbaarheid van die ontwikkelingen voldoende was aangetoond. Voorts is bedoeld de uitvoerbaarheid van nieuwe ontwikkelingen die zich nog niet hebben voorgedaan maar die wel reeds zijn voorzien in dit bestemmingsplan aan te tonen. Met dit hoofdstuk wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid onder f., van het Besluit ruimtelijke ordening.

A. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient de toelichting van een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beoordeling van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, in het bijzonder die van nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van het voorheen geldende planregime.

6.1 Economische uitvoerbaarheid voor de overheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële en sociaal-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voor, in eerste instantie, de gemeente. Voorts wordt, indien nodig, ingegaan op de uitvoerbaarheid voor andere overheden dan de gemeente.

6.1.1 Exploitatieplan

Voor het plangebied is geen exploitatieplan in procedure gebracht aangezien grote delen van het plangebied in eigendom zijn van de gemeente en er met alle andere grondeigenaren een anterieure overeenkomst is gesloten. Er is daarom geen noodzaak voor een exploitatieplan.

6.1.2 Planschadevergoeding

Voor de beoogde herontwikkeling, welke als planontwikkeling is beschreven in subparagraaf 4.2 van deze toelichting, is in de grondexploitatie rekening gehouden met het verhaal van eventueel aan derden te betalen tegemoetkomingen in schade als bedoeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en andere nadeelcompensatie.

6.2 Economische uitvoerbaarheid voor particulier initiatief

In deze paragraaf wordt ingegaan op de sociaal-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1.2, lid 1 en lid 2, van het Besluit ruimtelijke ordening.

6.2.1 Sociaal-economische uitvoerbaarheid

In de planregels van het bestemmingsplan zijn geen eisen opgenomen met betrekking tot sociale huurwoningen of sociale koopwoningen, particulier opdrachtgeverschap of branches van detailhandel zodat hier niet verder hoeft te worden ingegaan op de uitvoerbaarheid van die eisen.

B. TECHNISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient de toelichting van een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beoordeling van de milieutechnische en ander technische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, in het bijzonder die van nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van het voorheen geldende planregime.

6.3 Milieutechnische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de milieutechnische uitvoerbaarheid van de herontwikkeling. In hoofdstuk II van deze toelichting is op de milieuaspecten van het plangebied ingegaan voor zover die relevant zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

6.3.1 Milieueffectrapportage

Voor het bestemmingsplan is onderzocht of een plan-MER doorlopen zou moeten worden of dat een M.e.r.-beoordeling nodig is.

In de bijlagen C en D bij het Besluit M.e.r. is aangegeven voor welke projecten een m.e.r. verplicht is (bijlage C) of wanneer sprake is van een m.e.r. plicht of m.e.r.-beoordeling (bijlage D). De aanleg van een industrieterrein met een grootte van 75 hectare of meer (D11.3) dan wel een stedelijk ontwikkelingstraject met een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer (D11.2) wordt aangemerkt als een activiteit waarvoor een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling aan de orde is. De verdere ontwikkeling van deelgebied 6 voldoet aan deze drempelwaarden maar het deelgebied maakt onderdeel uit van een totaalontwikkeling (Green Park Aalsmeer) met een oppervlak dat vergelijkbaar is met de drempelwaarden. Planologisch gezien is de planontwikkeling van deelgebied 6 echter niet nieuw. In het kader van het bestemmingsplan is daarom door Adviesbureau Willie Fikken een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd (d.d. 24 november 2017) en er is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd (Els & Linde bv, 30 augustus 2017). In de m.e.r.-beoordeling is geconstateerd dat het project geen nadelige effecten heeft op beschermde gebieden (milieubeschermingsgebieden, Natuur Netwerk Nederland, Natura2000) aangezien in het bestemmingsplan onder meer is gewaarborgd dat er geen relevante stikstofemissie op voor stikstof gevoelige habitats in de maatgevende Natura 2000-gebieden plaatsvindt (zie specifieke gebruiksregels van de diverse bestemmingen). Ook brengt het bestemmingsplan geen aantasting van

landschappelijke en cultuurhistorische waarden met zich mee. Evenmin zijn belangrijke negatieve effecten te verwachten voor de aspecten luchtkwaliteit en externe veiligheid. Risico's op milieueffecten doen zich in beginsel voor ten aanzien van archeologie, bodem, water, natuur (flora en fauna), geluid en hinder van bedrijven. Voor elk van deze aspecten zijn echter maatregelen voorzien om de effecten doeltreffend te verminderen. Geconcludeerd wordt dat de gewenste ontwikkeling niet tot belangrijke milieugevolgen zal leiden. Een milieueffectrapport zoals bedoeld in de Wet milieubeheer is daarmee niet nodig. Het besluit om geen milieueffectrapport op te stellen is op 22 december 2017 medegedeeld aan gedeputeerde staten van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht.. Van deze instanties zijn geen reacties ontvangen zodat mag worden aangenomen dat zij kunnen instemmen met het besluit. Op 20 maart 2018 heeft het college het definitieve besluit genomen om in het kader van het bestemmingsplan geen milieueffectrapport op te stellen (zie bijlage).

6.3.2 Geluidskwaliteit

Als gevolg van de aanleg van de OLV zal een deel van het opslagterrein wijzigen. In het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden doordat de gronden ter plaatse van een bestaande kas zijn bestemd als nieuw opslagterrein. Omdat het opslagterrein daarmee dichterbij bestaande geluidsgevoelige bestemmingen (woningen Hornweg) komt te liggen is door M+P akoestisch onderzoek uitgevoerd (rapportnummer M+P.FLORAH.18.01.1, d.d. 2 maart 2018, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat ook na de beoogde wijziging van het opslagterrein er wordt voldaan aan de voorschriften uit de vigerende Wet milieubeheervergunning voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en de maximaal optredende geluidsniveaus. Bij de overige relevante woningen zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus aan de noordgevels kleiner dan $L_{etmaal} = 50$ dB(A) terwijl de maximaal optredende geluidsniveaus ten gevolge van de activiteiten op het opslagterrein ten hoogste $L_{A,max} = 60/47/47$ dB(A) zijn. Deze niveaus zijn vergunbaar. Geluidsafschermende voorzieningen zoals een scherm of aarden wal hoeven niet te worden getroffen tussen het opslagterrein en de woningen aan de Hornweg. Geconcludeerd wordt dat er vanuit het oogpunt van geluid geen beperkingen zijn om de wijzigingen zo door te voeren als beoogd.

Het bestemmingsplan maakt verder geen nieuwe functies mogelijk waarvan de geluidtechnische uitvoerbaarheid in het geding is. Wel worden er nieuwe stedelijke wegen mogelijk gemaakt die binnen 200 meter van bestaande geluidsgevoelige functies kunnen komen en er is sprake van een gewijzigde invulling. Er is daarom door Goudappel Coffeng door middel van akoestisch onderzoek nagegaan wat de gevolgen zijn voor de bestaande geluidsgevoelige functies in de omgeving (kenmerk ASV086/Kmc/0366.02, d.d. 22 november 2017 en ASV086/Kmc/Concept, d.d. 13 december 2017, zie bijlagen). Uit dat onderzoek blijkt dat als gevolg van de gewijzigde invulling van het plan er geen grote wijzigingen in de verkeersintensiteiten te verwachten zijn die zorgen voor waarneembare toe- of afnames langs wegen in de omgeving.

6.3.3 Luchtkwaliteit

In het kader van de Structuurvisie Green Park 2016 is door Goudappel Coffeng een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd (kenmerk ASV086/Kmc/0366.02, d.d. 22 november 2017 en ASV086/Kmc/Concept, d.d. 13 december 2017, zie bijlagen). Het onderzoek is uitgevoerd in combinatie met een verkeersanalyse. Uit het onderzoek blijkt dat er als gevolg van Green Park Aalsmeer geen normoverschrijdingen plaats zullen vinden.

Gelet op de uitkomsten van het onderzoek zijn er uit het oogpunt van de luchtkwaliteit geen belemmeringen voor het plan.

6.3.4 Bodemkwaliteit

Daar waar nieuwe (bouw-)werkzaamheden worden toegestaan is het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk.

Ten behoeve van de bodemkwaliteit van het plangebied zijn in het verleden diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Op sommige locaties is een sanering nodig. Na sanering is de grond geschikt voor het beoogde gebruik.

6.3.5 Externe veiligheid

6.3.5.1 Route gevaarlijke stoffen

Er bevindt zich geen route van gevaarlijke stoffen binnen de invloedssfeer van dit bestemmingsplan. Nader onderzoek is niet nodig.

6.3.5.2 Transportleidingen

Er bevindt zich geen transportleiding in het plangebied maar ten westen van het plangebied is wel een transportleiding aanwezig (op circa 85 meter). Het plangebied ligt daarmee binnen het invloedsgebied van deze leiding. Onderzoek naar transportleidingen is daarmee noodzakelijk. Door AVIV is daarom een onderzoek uitgevoerd naar onder meer deze leiding (projectnummer 173431, d.d. 24 augustus 2017, zie bijlage). Daaruit blijkt dat er geen contour is berekend voor de grenswaarde 10^{-6} . Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan. Omdat het groepsrisico kleiner is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde neemt het groepsrisico niet toe door de ontwikkeling van Green Park Aalsmeer. De transportleiding heeft daarmee geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Wel is een beperkte verantwoording noodzakelijk. In dat kader is door de regionale brandweer advies uitgebracht (referentie 54/RoEv-2017, d.d. 31 augustus 2017, zie bijlage). Het advies van de regionale brandweer is betrokken bij de beperkte verantwoording (zie bijlage).

6.3.5.4 Overig externe veiligheid

In het plangebied dient rekening te worden gehouden met het gebruik, de opslag en/of productie van gevaarlijke stoffen vanwege de aanwezigheid van propaantanks in de nabijheid van het plangebied. Door AVIV is daarom een onderzoek uitgevoerd naar onder meer deze bronnen (projectnummer 173431, d.d. 24 augustus 2017, zie bijlage). Daaruit blijkt dat:

- De propaan die bij Van Dongen & Zn BV wordt opgeslagen heeft een veiligheidsafstand van maximaal 25 meter rond de tank en het vulpunt. Deze veiligheidsafstand heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan aangezien de veiligheidsafstand zich op eigen terrein bevindt. Een (beperkte) verantwoording is niet nodig.
- De propaan die bij Ballast Nedam wordt opgeslagen heeft een veiligheidsafstand van maximaal 20 meter rond de tank en het vulpunt. Deze veiligheidsafstand heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan aangezien de veiligheidsafstand zich op eigen terrein bevindt. Een (beperkte) verantwoording is niet nodig.

6.4 Verkeerstechnische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verkeerstechnische uitvoerbaarheid van de ontwikkelingslocaties in het bestemmingsplan. In hoofdstuk II van deze toelichting is bij het functionele onderzoek reeds ingegaan op de huidige verkeersinfrastructuur in het plangebied.

6.4.1 Verkeersbesluiten

Voor de uitvoering van het bestemmingsplan worden geen daarop geënte verkeersbesluiten ingevolge artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 genomen.

6.4.2 Verkeersafwikkeling

In het kader van de Structuurvisie Green Park 2016 is door Goudappel Coffeng een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, welke in het kader van het bestemmingsplan is geactualiseerd (ASV086/Kmc/0366.02, d.d. 22 november 2017 en ASV086/Kmc/Concept, d.d. 13 december 2017, zie bijlagen). In het onderzoek zijn de effecten van de gehele ontwikkeling van Green Park Aalsmeer (inclusief deelgebied 6) op de verkeersintensiteiten en eventuele gevolgen voor de verkeersafwikkeling onderzocht. Voor deelgebied 6 is voor de toekomstige situatie uitgegaan van een programma van 42.000 m² bedrijven (waarvan 13.000 m² kantoren) en een mogelijke gewijzigd invulling van het opslagterrein van Royal Flora-Holand (12 hectare) met logistieke bedrijvigheid en/of Schipholparkeren.

6.4.2.1 Effecten verkeersintensiteiten

Ten behoeve van de verkeerskundige analyse zijn twee situaties berekend met behulp van het verkeersmodel. Het betreft:

1. De autonome situatie 2030 conform de vigerende ruimtelijke plannen;
2. De plansituatie 2030 conform de Structuurvisie Green Park 2016 (inclusief deelgebied 6).

Uit de verkeersberekeningen komt naar voren dat de effecten als gevolg van de voorgenomen wijzigingen uit de structuurvisie (inclusief deelgebied 6 en OLV) relatief beperkt zijn. Dit geldt voor zowel de hoofdontsluitingswegen rondom Green Park Aalsmeer (N201 en N231) als de interne ontsluitingswegen binnen Green Park Aalsmeer zelf.

6.4.2.2 Verkeersafwikkeling

Voor de maatgevende kruispunten is ook de verkeersafwikkeling onderzocht. Voor de maatgevende locaties binnen Green Park Aalsmeer is sprake van een goede verkeersafwikkeling met de beoogde inrichting van de kruispunten. Daaruit blijkt dat de voorziene ontwikkelingen, inclusief het voorliggende plan, niet leiden tot verkeersknelpunten.

6.5 Ecologische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ecologische uitvoerbaarheid van de ontwikkelingslocaties in het bestemmingsplan. In hoofdstuk II van deze toelichting is bij het functionele onderzoek reeds ingegaan op de natuurlijke en landschappelijke eigenschappen in het plangebied.

6.5.1 Gebiedsbescherming

In het plangebied of in de directe nabijheid van het plangebied bevindt zich geen natuurbeschermingsgebied als bedoeld in de Wet natuurbescherming. Op grotere afstand bevinden zich wel enkele gebieden die zijn aangewezen in het kader van Natura 2000. Het gaat om Botshol (op circa 8 kilometer) en Nieuwkoopse Plassen & de Haeck (op circa 12 kilometer). Vanwege de aanwezigheid van bijzondere natuurwaarden hebben deze gebieden een Europese beschermingsstatus gekregen. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt weliswaar op ruime afstand van deze gebieden maar de herontwikkeling zou kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden. Om dit te voorkomen is in het bestemmingsplan gewaarborgd dat er geen relevante stikstofemissie op voor stikstof gevoelige habitats in de maatgevende Natura 2000-gebieden plaatsvindt (zie ook subparagraaf 4.4.8). Er zijn daardoor geen nadelige gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

6.5.2 Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd van toepassing. De Wet natuurbescherming is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de wet. Voor het beoordelen van de doorwerking van het aspect soortenbescherming moet worden nagegaan of het besluitgebied beschermde soorten (zowel planten als dieren) herbergt. De mogelijke negatieve effecten van de ingreep op betreffende soorten moeten worden beschreven.

Door Arcadis is onderzoek gedaan naar soorten (d.d. 11 augustus 2017, zie bijlage). Daaruit blijkt dat in deelgebied 6 sprake kan zijn van de rugstreeppad. Het soortgericht onderzoek om te zien of deze soort daadwerkelijk aanwezig is, wordt momenteel uitgevoerd. Indien de rugstreeppad een verblijfplaats heeft en de herontwikkeling negatieve effecten op deze soort heeft dan dienen er aanvullende mitigerende maatregelen te worden getroffen en er dient mogelijk een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd.

6.6 Waterstaatkundige uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de waterstaatkundige uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. In hoofdstuk II van deze toelichting is bij het functionele onderzoek reeds ingegaan op de waterstaatkundige situatie in het plangebied (waterparagraaf).

6.6.1 Ontheffing van de keurvoorschriften

Voor de uitvoering van het bestemmingsplan is vooralsnog geen watervergunning nodig op grond van de Algemene Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

6.7 Behoeft

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ont-

wikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte.

Uit subparagraaf 3.2.2 blijkt dat de MRA binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's behoort. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die voor Nederland als geheel ligt. Ten aanzien van de regio Amstelland-Meerlanden is aangegeven dat deze regio zich binnen de MRA onderscheidt dankzij haar goede bereikbaarheid en internationale aantrekkingskracht op burgers en bedrijven. De Mainport Schiphol en de Greenport Aalsmeer zijn belangrijke economische trekken en bieden o.a. kansen aan de sectoren Logistiek en Agrofood. Ook in de zakelijke dienstverlening is de regio sterk.

Voor de regio Amstelland-Meerlanden is voor de periode van 2016-2030 een ruimtevraag van 135 tot 180 ha voorzien. Als alle harde planaanbod van 307 ha wordt gerealiseerd en rekening wordt gehouden met circa 10 ha vervangingsvraag dan is er sprake van een overaanbod van circa 115 tot 160 ha. Zowel Green Park Aalsmeer als Royal FloraHolland maken met respectievelijk 54,5 ha en 20 ha onderdeel uit van het harde planaanbod waarvoor regionale afstemming niet meer nodig is. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet daarmee in de behoefte aan bedrijventerreinen en voldoet aan het Besluit ruimtelijke ordening.

C. JURIDISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient de toelichting van een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beoordeling van de juridische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, in het bijzonder die van nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van het voorheen geldende planregime

6.8 Zakenrechtelijke uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de grondtransacties en andere juridische handelingen van de gemeente inzake de gronden van de ontwikkelingslocaties in het bestemmingsplan. De nadruk van die handelingen ligt op plan- en locatieontwikkeling in het plangebied.

6.8.1 Grondbeleid van de gemeente

6.8.1.1 Voorkeursrecht

Voor de locatieontwikkeling heeft de gemeente geen gebruik hoeven te maken van het instrument van het voorkeursrecht voor gemeenten bij verwerving van onroerende zaken, als bedoeld in de Wet voorkeursrecht gemeenten.

6.8.1.2 Verwerving in eigendom en onteigening

Voor de locatieontwikkeling behoeft de gemeente geen onroerende zaken in eigendom te verkrijgen. Evenmin hoefde de gemeente gebruik te maken van het instrument van onteigening van onroerende zaken, als bedoeld in de Onteigeningswet.

6.8.2 Publiekprivate samenwerking

In deze paragraaf wordt ingegaan op de publiekprivate samenwerking van de gemeente met private partijen die bij de uitvoering van het bestemmingsplan zijn betrokken. De nadruk van deze samenwerking ligt op plan- en locatieontwikkeling in het plangebied

Voor de locatieontwikkeling hoefde de gemeente geen verbintenissen aan te gaan voor publiekprivate samenwerking.

6.9 Uitvoerbaarheid met oog op de Wabo

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en is uitvoerbaar voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

Bestemmingen en planregels

De waardering van de functies in het plangebied, die plaatsvond in hoofdstuk IV van deze toelichting, heeft geresulteerd in de planregels en de planverbeelding van dit bestemmingsplan. Op basis van het in dit hoofdstuk gegeven raamwerk vond de juridisch-technische vertaling van de waardering van de functies naar planverbeelding en planregels plaats. Dit hoofdstuk vormt met dat gegeven de zogenaamde “juridische paragraaf” van het bestemmingsplan om het juridische normenkader van het bestemmingsplan op een juiste wijze te kunnen interpreteren.

Daarnaast is in dit hoofdstuk de wijze aangegeven waarop de gemeente het bestemmingsplan zal handhaven.

A. PLANSYSTEMATIEK

In dit onderdeel wordt een toelichting gegeven op de planregels en de planverbeelding van het bestemmingsplan.

7.1 Standaardvorm en planregels

7.1.1 Wettelijk voorgeschreven standaardisering

Met de inwerkingtreding van de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is de systematiek van bestemmingsplannen grotendeels vastgelegd. In de regeling worden nadere regels gesteld aan de vormgeving, inrichting, authenticiteit, technieken en beschikbaarstelling van digitale instrumenten. De bij deze regeling behorende Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) bevat de richtlijnen voor de opzet en verbeelding van bestemmingsplannen.

Daarnaast zijn in de planregels de standaardregels opgenomen als geboden in artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening. In een apart artikel zijn de bijzondere gebruiksverboden opgenomen voor alle bestemmingen.

Voorts is de Werkafpraak terminologie Wabo in Standaard voor Vergelijkbare bestemmingsplannen van september 2010 verwerkt. Die werkafpraak in het kader van de ministeriële regeling is gemaakt met het oog op de invoering van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) op 1 oktober 2010.

7.1.2 Aanvulling en geoorloofde afwijking van de SVBP 2012

De planregels en de planverbeelding van dit bestemmingsplan zijn toegesneden op de specifieke behoefte aan planregulering voor het gegeven plangebied. In de hierna volgende

paragrafen is de aan het bestemmingsplan eigen plansystematiek toegelicht voor zover die een aanvulling vormt op een (geoorloofde) afwijking van de SVBP 2012.

7.2 Systematiek van de planregels

In deze paragraaf wordt ingegaan op de systematiek van de planregels in dit bestemmingsplan, voor zover die een aanvulling vormen of een geoorloofde afwijking van de SVBP 2012.

7.2.1 Bestemmingsregels

7.2.1.1 Bestemmingen

Na de inleidende regels volgen de bestemmingsregels. Het gaat in dit bestemmingsplan om de volgende bestemmingen:

- Bedrijf - Bestaand;
- Bedrijf - Opslagterrein;
- Bedrijf - Ontwikkeling;
- Bedrijventerrein;
- Gemengd;
- Groen;
- Verkeer - 1;
- Verkeer - 2;
- Water;
- Wonen – Lintbebouwing.

7.2.1.2 Gebruiksregels

De doeleinden van de bestemming, waarvan opname in de planregels is geboden op grond van artikel 3.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening, zijn in de planregels voor elke bestemming in eerste instantie vervat in het onderdeel “bestemmingsomschrijving”. Van het onderdeel “specifieke gebruiksregels” wordt in de planregels vooral gebruik gemaakt om regels te geven voor de onder de bestemming of dubbelbestemming vallende functieaanduidingen, bouwaanduidingen en andere aanduidingen.

7.2.1.3 Bouwregels

De bouwregels voor de bestemming zijn overeenkomstig de SVBP 2012 telkens vervat in het tweede lid van de bestemmingsregels. Volgens de voorgeschreven plansystematiek dienen de bouwregels te worden gelezen in samenhang met de algemene bepalingen voor het toepassen van de bouwregels, als gegeven in het tweede inleidende artikel (wijze van meten).

In het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de mogelijkheid die de SVBP biedt om met behulp van bouw- en maatvoeringaanduidingen aanwijzingen te geven over de wijze van bouwen en verschijningsvormen van bouwen. De in het plan gebruikte aanduidingen komen voor in de bij de SVBP opgenomen lijst van aanduidingen.

7.2.2 Overige regels

De “Inleidende regels”, de “Algemene regels” en de “Overgangs- en slotregels” zijn op de volgende manier vorm en inhoud gegeven:

7.2.2.1 Inleidende regels

De inleidende regels kennen de volgende onderverdeling:

Begrippen

Het artikel “Begrippen” verklaart de in de planregels voorkomende begrippen. Een aantal van de gegeven definities wordt bindend voorgeschreven in de SVBP. In aanvulling op deze standaarden is een aantal begrippen toegevoegd waarvan een nadere definitie van belang is voor een juiste interpretatie van de planregels.

Wijze van meten

In het artikel “Wijze van meten” worden naast de meetregels die zijn overgenomen uit de SVBP, eveneens regels gegeven voor onder meer het overschrijden van de bouwhoogte en bouwdiepte.

7.2.2.2 Algemene regels

Hoewel de SVBP 2012 wel de volgorde van de algemene regels bepaalt, laat deze de keuze vrij om de algemene regels in één artikel samen te nemen, of deze geordend per onderwerp in verschillende artikelen neer te leggen. Vanwege de grote verscheidenheid van zaken die in de algemene regels aan de orde komen, wordt in de gemeentelijke werkwijze de voorkeur gegeven aan de tweede variant, waarbij aan elk onderwerp een artikel wordt gewijd. De algemene regels kennen de volgende onderverdeling.

Anti-dubbeltelregel

De “anti-dubbeltelregel” betreft een standaardbepaling die als zodanig is voorgeschreven in artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Algemene bouwregels

In het artikel “Algemene bouwregels” zijn de regels gegeven voor:

- het toepassen van de bouwregels voor ondergronds bouwen;
- het toepassen van de bouwregels voor ondergeschikte bouwdelen
- de minimale afstand tot een hoofdwatgang.

Algemene gebruiksregels

In het artikel “Algemene gebruiksregels” zijn naast een verwijzing naar het algemene gebruiksverbod van artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 2.1, lid 1. onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, specifieke gebruiksverboden ter invulling van het algemene gebruiksverbod opgenomen.

Algemene aanduidingsregels

In het artikel “Algemene aanduidingsregels” zijn de gebiedsaanduidingen samen genomen en van een passende regeling voorzien. Niet is de systematiek gevolgd, in het geval dat de

aanduiding meerdere bestemmingsvlakken omvat, dat een gebiedsaanduiding in elk bestemmingsartikel wordt vermeld van de bestemming waarop die aanduiding ziet.

Algemene afwijkingsregels

In het artikel “Algemene afwijkingsregels” wordt omschreven in welke gevallen afwijking kan worden verleend voor overschrijding van de bouwgrenzen, voor zover deze afwijkingen niet onder de regel “algemene bouwregels” vallen. Dit betreft bijvoorbeeld de bevoegdheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de voorgeschreven maten en percentages.

Algemene procedureregels

In het artikel “Algemene procedureregels” staan de procedureregels vermeld voor het toepassen van de nadere eisen regeling.

7.2.2.3 Overgangs- en slotregels

De planregels worden volgens de standaardopbouw afgesloten met de overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is wettelijk neergelegd in artikel 3.2.1. Bro en als zodanig overgenomen. De slotregel bevat alle bestemmingsplannen welke geheel of gedeeltelijk worden vervangen met dit bestemmingsplan.

7.3 Systematiek van de planverbeelding

In deze paragraaf wordt ingegaan op de systematiek van de planverbeelding in dit bestemmingsplan, voor zover die een aanvulling vormen of een geoorloofde afwijking van de SVBP 2012.

7.3.1 Uniek registratienummer

De planverbeelding is digitaal vorm gegeven overeenkomstig de Regeling standaarden ruimtelijke ordening. De digitale planverbeelding en de andere onderdelen van de dataset hebben het volgende planidentificatienummer gekregen:

- NL.IMRO.0358.05P-VG01

Ook voor de analoge verbeelding bevat de SVBP 2012 richtlijnen over de weergave van de inhoud van het bestemmingsplan. Het plangebied is op één kaartblad vervat met een schaal van 1 : 1.000. Als ondergrond is de topografische kaart Aalsmeer d.d. 1 december 2016 gebruikt.

7.3.2 Koppeling digitale planverbeelding met andere onderdelen

De koppeling van de planverbeelding in de dataset met de andere planonderdelen zal plaatsvinden zoals voorgeschreven in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012. De dataset zal bestaan uit:

- het GML-bestand van de planverbeelding;
- het XML-geleideformulier;
- de onderliggende bestanden zoals ondergrond en overige topografische informatie;
- PDF- en HTML-bestanden voor respectievelijk de verbeelding van plantoelichting en planregels.

B. HANDHAVINGSTRATEGIE

In dit onderdeel wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop de gemeente het juridische normenkader van het bestemmingsplan, gegeven met planregels en planverbeelding, zal handhaven.

7.4 Beleidsmatige prioriteiten in de handhaving

In deze paragraaf wordt ingegaan op het handhavingsbeleid van de gemeente en in het bijzonder de beleidsmatige prioriteiten die het gemeentebestuur met dat beleid voor handhaving voorstaat.

De gemeente stelt een hoge prioriteit aan een gebiedsgerichte handhaving van geactualiseerde bestemmingsplannen. Een gebiedsgerichte aanpak die wordt ondersteund door actuele en handhaafbare bestemmingsvoorschriften.

Voor de oude gevallen verschuift de grondslag voor handhaving naar het nieuwe bestemmingsplan. De voorheen geldende bestemmingsplannen, waarmee de functies reeds in strijd waren, hebben immers hun rechtskracht verloren als gevolg waarvan de mogelijkheid vervalt om de gebruiksbepalingen van deze plannen te handhaven.

Bijlagen

