

TOELICHTING

Inhoudsopgave

<u>HOOFDSTUK 1 INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>1.1 Aanleiding en doelstelling</u>	<u>3</u>
<u>1.2 Ligging en begrenzing plangebied</u>	<u>3</u>
<u>1.3 Geldend bestemmingsplan</u>	<u>3</u>
<u>1.4 Leeswijzer</u>	<u>5</u>
<u>HOOFDSTUK 2 VISIE PLANGEBIED</u>	<u>6</u>
<u>2.1 Uitgangspunten</u>	<u>6</u>
<u>2.2 Ruimtelijke en functionele aspecten</u>	<u>6</u>
<u>HOOFDSTUK 3 PLANOPZET</u>	<u>8</u>
<u>3.1 Algemeen</u>	<u>8</u>
<u>3.2 De bestemmingen</u>	<u>8</u>
<u>HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID</u>	<u>11</u>
<u>4.1 Actuele regionale behoefte</u>	<u>11</u>
<u>4.2 Economische uitvoerbaarheid</u>	<u>12</u>
<u>4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</u>	<u>12</u>
<u>4.4 Handhaving</u>	<u>13</u>
<u>HOOFDSTUK 5 BESCHRIJVING SITUATIE PLANGEBIED</u>	<u>15</u>
<u>5.1 Ruimtelijke karakteristiek</u>	<u>15</u>
<u>5.2 Functioneel gebruik</u>	<u>17</u>
<u>HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADERS</u>	<u>18</u>
<u>6.1 INLEIDING</u>	<u>18</u>
<u>6.2 Rijksbeleid</u>	<u>18</u>
<u>6.3 Provinciaal beleid</u>	<u>21</u>
<u>6.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040</u>	<u>21</u>
<u>6.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening</u>	<u>21</u>
<u>6.4 Gemeentelijk beleid</u>	<u>22</u>
<u>6.4.6 Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016</u>	<u>24</u>
<u>HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT</u>	<u>26</u>
<u>7.1 Bodem</u>	<u>26</u>
<u>7.2 Water</u>	<u>27</u>
<u>7.3 Cultuurhistorie</u>	<u>32</u>
<u>7.4 Archeologie</u>	<u>32</u>
<u>7.5 Geluid</u>	<u>33</u>
<u>7.6 Luchtkwaliteit</u>	<u>35</u>
<u>7.7 Externe veiligheid</u>	<u>36</u>
<u>7.8 Flora en fauna</u>	<u>37</u>
<u>7.9 Bedrijven en milieuzonering</u>	<u>38</u>

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

In 2010 heeft woningbouwstichting Eigen Haard bij de gemeente Aalsmeer het verzoek neergelegd tot sloop en nieuwbouw van het complex van 44 huurwoningen aan de Machineweg in Aalsmeer. De betreffende woningen zijn inmiddels (2017) gesloopt. Het plangebied bestond uit 44 woningen (uit 1921) aan de Machineweg 49 t/m 131 in Aalsmeer en is gelegen tussen de Wilhelminastraat en de Catharina Amaliaaan met een oppervlakte van ongeveer 15.000m². Het perceel aan de Machineweg 113 was daarbij overigens in eerste instantie nog in particulier bezit, maar is inmiddels ten behoeve van het project ook door Eigen Haard aangekocht.

De woningen, die erg klein waren (58 m²) verkeerden in een steeds slechter wordende technische staat en konden door renovatie onvoldoende aangepast worden aan de huidige eisen die aan woningen worden gesteld. De gemeente Aalsmeer is voornemens om onder voorwaarden mee te werken aan de gewenste nieuwbouw.

In eerste instantie is door de gemeente en Eigen Haard gewerkt aan:

- een rapport over de staat van de woningen zodat een besluit genomen kon worden of sloop nodig was;
- een sociaal plan voor de bewoners van de locatie, dit is in december 2012 ondertekend door Eigen Haard en de bewoners;
- de Nota van Uitgangspunten.

Deze Nota van Uitgangspunten is inclusief het sociaal plan en een memo over het woningbouwprogramma op 27 juni 2013 door de gemeenteraad van Aalsmeer vastgesteld. In het najaar van 2013 heeft participatie plaatsgevonden met de bewoners en omwonenden waarbij de aanwezigen Eigen Haard en de gemeente konden adviseren. De terugkoppeling naar de bewoners heeft op 10 december 2013 plaatsgevonden. De adviezen uit de participatie die meegenomen konden worden zijn verwerkt in het verkavelingsplan en het Programma van Eisen.

Het stedenbouwkundige plan dat met het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt past binnen de kaders van het Programma van Eisen. Het stedenbouwkundig plan, dat juridisch - planologisch wordt verankerd in voorliggend bestemmingsplan, voorziet in de (nieuw)bouw van 63 woningen, bestaande uit 17 appartementen en 46 grondgebonden woningen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

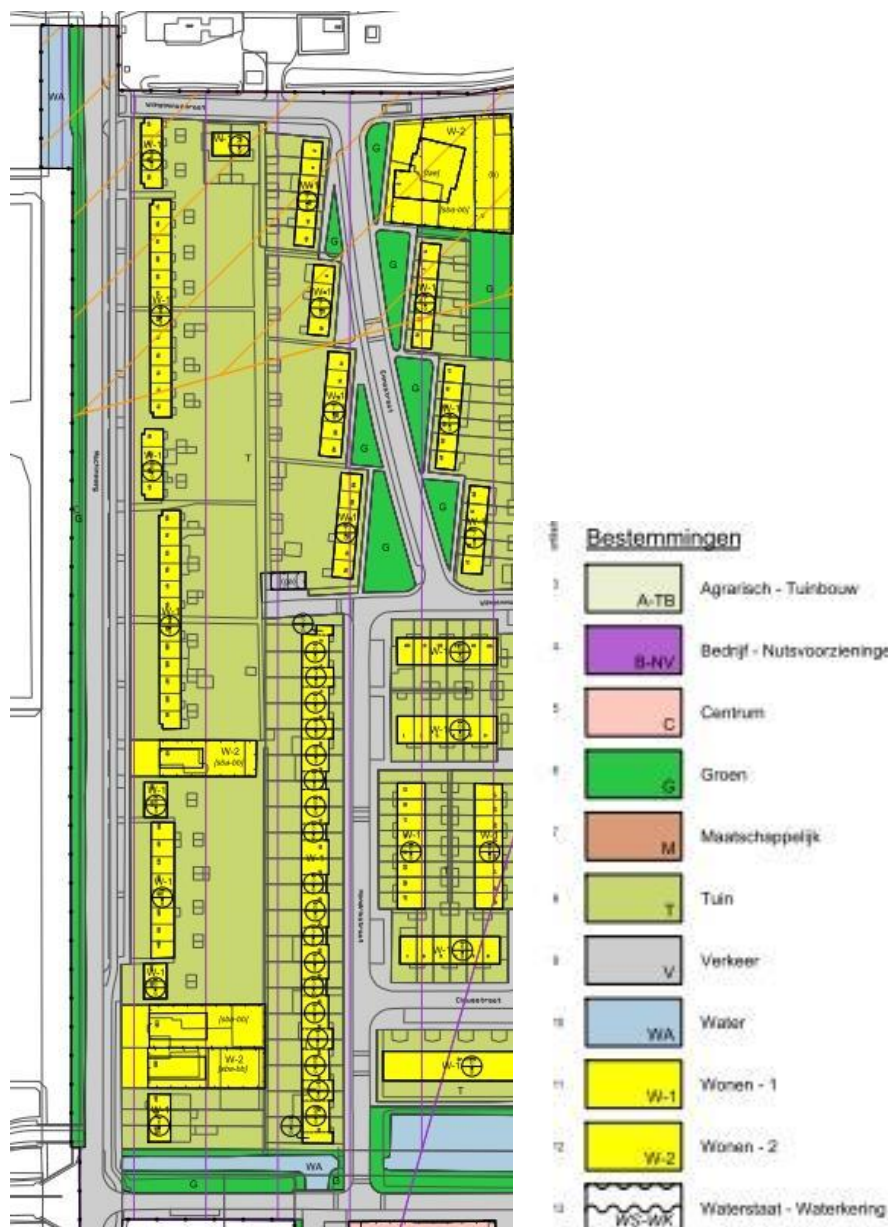
Het plangebied wordt, zoals hiervoor reeds is weergegeven, globaal begrensd door de Machineweg tussen de Wilhelminastraat en de Catharina Amaliaaan (zie onderstaande afbeelding). De gronden zijn hoofdzakelijk in eigendom van de woningcorporatie Eigen Haard. Alleen de Wilhelminastraat en de strook langs de Machineweg, het fietspad e.d. zijn in eigendom van de gemeente Aalsmeer.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor het plangebied is Nieuw Oosteinde. Dit bestemmingsplan is op 13 juni 2013 door de gemeenteraad vastgesteld en op 2 augustus 2013 in werking getreden. Op grond van dit bestemmingsplan zijn voor het plangebied de bestemmingen Wonen-1 (artikel 11) en Tuin (artikel 8) van toepassing.

De gronden zijn op basis daarvan bestemd voor woningen met bijbehorende voorzieningen en tuinen en erven.

De huidige planologische situatie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie is of zou zijn gekomen, bestaat uit de mogelijkheid tot het bouwen van woningen in stroken met een bouwdiepte van circa 7 meter, een maximale goothoogte van 6 meter en een maximale bouwhoogte van 9 meter. De planregels geven niet aan dat woningen uitsluitend zijn toegelaten als grondgebonden (eengezins-)woningen. Gelet op voorgaande is het o.b.v. het vigerende bestemmingsplan thans niet uitgesloten dat dat er meer woningen kunnen worden gebouwd dan er in het recente verleden feitelijk stonden. Omdat echter gelet op de gewenste maatvoering de vervangende nieuwbouw niet geheel binnen de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan past, dient dit bestemmingsplan te worden herzien om de ontwikkeling mogelijk te maken.



Uitsnede vigerende bestemmingsplan

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten van het ruimtegebruik voor de komende tien jaar gegeven. Hoofdstuk 3 bevat de juridische vertaling van de visie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Om een indruk te krijgen wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en hoe het juridisch vertaald wordt, is het lezen van deze hoofdstukken voldoende.

Hoofdstuk 5 tot en met 7 geven de achtergronden, toelichting en motivatie op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk hebben geleid tot de planopzet. In hoofdstuk 5 wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. Hoofdstuk 6 gaat verder in op de beleidskaders. In het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

HOOFDSTUK 2 VISIE PLANGEBIED

2.1 Uitgangspunten

Het actuele ruimtelijke beleid van de gemeente is neergelegd in de Gebiedvisie Aalsmeer 2020, zie ook paragraaf [6.4.1](#). Het onderhavige bestemmingsplan is een ontwikkelbestemmingsplan. De locatie Machineweg is hierin aangewezen als "wonen". De voorgestelde ontwikkeling tot vervangende nieuwbouw is overeenkomstig de Gebiedvisie.

2.2 Ruimtelijke en functionele aspecten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling. De doelstelling bij nieuwbouw is het realiseren van een kwalitatief goed nieuwbouwplan waarbij aansluiting dient te worden gezocht bij het historische en esthetische karakter van het gebied voor woningen en buitenruimte en zorgt voor een verbetering van de woonomgeving. Tevens dient het woningbouwprogramma te voldoen aan de gemeentelijke woonvisie. Er dient ook gebouwd te worden voor senioren en starters. Bij nieuwbouw van de woningen is het van belang dat de woningen weer in een goede technische staat gaan verkeren, duurzaam, geïsoleerd en ingedeeld volgens de huidige eisen. Ook hierbij dient de aangrenzende buitenruimte te worden opgeknapt.

Het programma bestaat uit de bouw van maximaal 63 woningen. Hiervan moeten tenminste 44 woningen huurwoningen zijn, waarvan 18 in het sociale huursegment. De overige 19 woningen zijn koopwoningen.

Beeldkwaliteit en welstand

Ten behoeve van de ontwikkeling heeft Eigen Haard in samenwerking met de gemeente een beeldkwaliteitplan opgesteld. Dit beeldkwaliteitplan (bijlage 1, beeldkwaliteitsplan Machineweg Aalsmeer) geeft de kaders voor de uitwerking van de verkaveling en het bouwplan. Het beeldkwaliteitsplan is nader uitgewerkt in welstandscriteria (zie bijlage 2, welstandscriteria Machineweg Aalsmeer). Deze welstandscriteria zullen gaan gelden als aanvulling op de welstandscriteria voor 'Uitbreidingen jaren 50 -60 Oosteinde'. Op basis hiervan vindt de welstandstoets voor de voorliggende ontwikkeling plaats.

Stedenbouwkundige programma en eisen

Uitgangspunt voor het stedenbouwkundige programma is dat er maximaal 63 woningen worden gebouwd in het gebied. Ook wordt er voorzien in 113 parkeerplaatsen. Daarnaast gelden de volgende eisen:

Stedenbouwkundig

- Bij de stedenbouwkundige opzet is de huidige verkavelingstructuur het uitgangspunt.
- De woningen dienen in hoofdzaak langs de Machineweg gesitueerd te worden.
- De woningen bestaan uit 1 of 2 lagen met een kap.
- Op strategische plaatsen kan gestapelde laagbouw worden gerealiseerd;
- Het parkeren wordt aan de achterzijde van de woningen geregeld.
- De parkeerterreinen op het achterterrein worden ontsloten via twee nieuwe aansluitingen op de Machineweg.
- De watergang aan de achterzijde van de woningen blijft behouden.



Impressie stedenbouwkundige verkaveling met bijbehorend programma

Groen

- Er komt een groene haag aan de achterzijde tussen bestaand gebied en nieuwe parkeerterrein.
- Er komt een groene erfafscheiding aan de voorzijde.
- Er worden enkele grote karakteristieke bomen geplaatst op het achterterrein.
- Bij het parkeren worden kleinere bomen geplaatst die geen zonlicht wegnemen of overlast geven.
- Bij de herinrichting van de Machineweg, buiten de scope van dit project, wordt gekeken of de bomen aan de voorzijde terug kunnen komen.

Verkeer en parkeren

- De ontsluiting van het gebied voor autoverkeer vindt plaats vanaf de Machineweg.
- Er zijn maximaal 2 toegangen vanaf de Machineweg toegestaan.
- Voor langzaamverkeer komt er ook een doorgang naar de Wilhelminastraat.
- Het parkeren wordt aan de achterzijde van de nieuwe woningen geregeld.
- De parkeerplekken zijn ook bereikbaar voor vrachtverkeer.
- Opritten naar individuele woningen vanaf de Machineweg zijn niet toegestaan.
- Het project voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte.
- Het parkeren voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen.

HOOFDSTUK 3 PLANOPZET

3.1 Algemeen

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

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

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

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

3.2 De bestemmingen

Begrippen (artikel 1)

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

Wijze van meten (artikel 2)

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

Groen (artikel 3)

Het groen binnen het plangebied is als zodanig bestemd. Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en straatmeubilair.

Tuin (artikel 4)

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

Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 5)

De gronden met de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' zijn met name bestemd voor ontsluitingswegen en het parkeren. De bestemmingsregels zijn gericht op het goed mogelijk maken van deze functie.

Water (artikel 6)

In het plangebied is het water als zodanig bestemd. De gronden met de bestemming water kunnen niet worden omgezet in groenvoorziening.

Wonen (artikel 7)

Voor de nieuw te bouwen woningen in het plangebied is de bestemming Wonen opgenomen. Aan huis verbonden activiteiten, hierbij wordt gedacht aan een praktijk voor een (huis)arts of fysiotherapie, dan wel voor een advocaat of een juridisch of financieel adviseur, zijn binnen de woonbestemming ook mogelijk, maar het woonkarakter dient daarbij wel het uitgangspunt te blijven. Daarom behoren deze beroepsactiviteiten ondergeschikt te blijven aan het wonen. Dit is geregeld door het stellen van een maximaal percentage (30%) van het woonoppervlak voor andere dan woonactiviteiten te bestemmen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 8)

Deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.

Algemene bouwregels (artikel 9)

In dit artikel (toegelaten overschrijdingen) wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen overschreden mogen worden. Dit betreffen bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en balkons.

Algemene gebruiksregels (artikel 10)

In dit artikel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene verbod om gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, zijn er een aantal specifieke gebruiksverboden opgenomen. Tevens is in deze bepaling het maximale aantal woningen vastgelegd en hebben de parkeernormen een plek gekregen.

Algemene aanduidingsregels (artikel 11)

In de algemene aanduidingsregels zijn regels opgenomen over de gebiedsaanduiding 'Geluidszone - Zonebesluit'. Deze bepaling geeft extra regels voor het op de verbeelding betreffende aangeduide gebied. In dit bestemmingsplan gaat het om extra regels die voortvloeien uit de geluidszone die voor Schiphol geldt op basis van de Wet geluidhinder.

Ook zijn er regels opgenomen die voortvloeien uit het Luchthavenindelingbesluit.

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) zijn normen en regels opgenomen voor de bebouwing rond luchthaven Schiphol. Het doel van het Luchthavenindelingbesluit is voorkomen dat grote concentraties mensen permanent in de nabijheid van de luchthaven verblijven en/of in de omgeving van de luchthaven geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. In dit verband vloeit uit artikel 8.9 van de Wet luchtvaart voort dat dat bij de toepassing van de aldaar genoemde artikelen van de Wet op de ruimtelijke ordening en de Woningwet, het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) in acht dient te worden genomen. Het hele plangebied ligt in zone 4 van het beperkingengebied, zoals genoemd in het Lib. In deze zone zijn geen nieuwe woningen mogelijk, gelet op de geluidsbelasting en externe veiligheid. Er zijn echter een aantal uitzonderingen mogelijk waarvoor een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart kan worden afgegeven. Voor de in het gebied geprojecteerde woningen is een dergelijke v.v.g.b. verleend.

Algemene afwijkingsregels (artikel 12)

Voor de flexibiliteit en bruikbaarheid in de praktijk is voorzien in bepaalde algemene afwijkingsregels voor het bevoegd gezag. Zo kan er een afwijking plaatsvinden voor de in het plan aangegeven maten tot ten hoogste 10%. Voordat besloten kan worden om afwijking van de regels toe te staan, wordt getoetst aan de criteria zoals genoemd in dit artikel.

Overgangsrecht (artikel 13)

Het overgangsrecht is van toepassing op bestaande situaties (gebruik en/of bebouwing) die op het moment van het van kracht worden van dit bestemmingsplan niet passen binnen het nieuwe plan. Het overgangsrecht houdt in dat gebruik en bebouwing in strijd met het nieuwe bestemmingsplan, maar dat reeds aanwezig was ten tijde van de voorgaande plannen, onder voorwaarden, mag worden voortgezet. Ook bouwwerken die op basis van een geldige omgevingsvergunning nog gebouwd mogen worden, worden onder het overgangsrecht geschaard.

Het overgangsrecht is nadrukkelijk niet bedoeld voor bouwwerken die een gebruik kennen dat onrechtmatig is op het moment van het van kracht worden van dit bestemmingsplan. Er is geen sprake van legalisatie van reeds strijdig gebruik.

Slotregel (artikel 14)

Dit artikel geeft aan hoe dit bestemmingsplan kan worden aangehaald, namelijk als bestemmingsplan 'Herziening Nieuw Oosteinde - Machineweg'.

HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Actuele regionale behoefte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (zie paragraaf [6.2.1](#)) is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het gaat om een nadere motiveringseis die in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen ten behoeve van een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Bij elke nieuwe stedelijke ontwikkeling moet gemotiveerd worden dat er behoefte is aan deze ontwikkeling. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkelingen standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. Aantonen dat er sprake is van een actuele regionale behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling. Van belang is of ergens anders in de regio al een ontwikkeling is gepland of plaatsvindt die in de behoefte kan voorzien. Voor het onderhavige project kan aan dit vereiste worden voldaan. De inmiddels gesloopte woningen waren erg verouderd en konden niet meer voldoen aan de huidige eisen die aan woningen gesteld worden. In dat kader heeft de gemeenteraad van Aalsmeer op 14 juli 2011 de Woonvisie 2011-2020 'Aantrekkelijk, betaalbaar en duurzaam' vastgesteld (zie tevens paragraaf [6.4.2](#)). Uit de woonvisie vloeit voort dat de komende decennia de bevolking naar verwachting nog toeneemt. De Woonvisie noemt het indicatieve bouwprogramma 2011-2020. Dit indicatieve bouwprogramma bevat een basisprogramma (nieuwbouw van circa 1.650 woningen) en een additioneel programma (nieuwbouw van circa 500 woningen), waarvan de invulling van het laatste programma niet strak voorgeschreven is (met oog op sociale huur en goedkope koop). Het bij deze Woonvisie behorende geactualiseerde uitvoeringsprogramma is op 13 februari 2014 door de gemeenteraad vastgesteld. Hieruit blijkt dat er sprake is van een actuele (regionale) behoefte, waarmee de voorgenomen nieuwbouw mede in kan voorzien;
2. Beantwoorden van de vraag of de behoefte te realiseren is door middel van herstructurering of transformatie binnen het bestaande stedelijke gebied. In het onderhavige geval gaat om een sloop/ nieuwbouwplan binnen het bestaande stedelijk gebied, waarbij het bestaande gebied/ bebouwing wordt geherstructureerd en getransformeerd.
3. Wanneer de locatie niet binnen het bestaande stedelijke gebied is te realiseren, moet worden gezocht naar een locatie die goed ontsloten is of valt te ontsluiten. Gelet op het voorgaande hoeft deze stap niet meer te worden onderzocht.

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de uitgangspunten van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Relevant is in deze dat voor de vraag of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro van belang is of het gaat om een nieuwe planologische ontwikkeling. Daarbij is het niet van belang of per saldo de omvang van de betreffende functie zal toenemen of niet. Van een nieuwe planologische ontwikkeling is geen sprake bij een continuering van bestaande planologische mogelijkheden waarbij geen uitbreiding van de bebouwing wordt voorzien (zie tevens Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State, 16 april 2014, zaaknummer 201308833/1/R3). De woningbouwontwikkeling waarin dit plan voorziet is reeds mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan Nieuw- Oosteinde. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet t.o.v. dat plan in een continuering van de

bestaande planologische mogelijkheden, en maakt slechts op ondergeschikte onderdelen uitbreiding van de bebouwing mogelijk (vergroting bouwmassa).

4.2 Economische uitvoerbaarheid

4.2.1 Financieel-economische haalbaarheid

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Hoewel er al lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. De van de Wet ruimtelijke ordening onderdeel uitmakende Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen. De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de bouwaanvraag ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen. In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. In de wet zijn wel uitzonderingen opgenomen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

4.2.2 Verhaal van kosten

Met betrekking tot de kosten van de grondexploitatie over de gronden waarop Eigen Haard het woningbouwplan inclusief bijbehorende voorzieningen gaat ontwikkelen is tussen de gemeente Aalsmeer en Eigen Haard als ontwikkelaar een zogenoemde anterieure overeenkomst gesloten, waarin het kostenverhaal wordt geregeld. Voor het overige wordt in dit bestemmingsplan niet voorzien in ontwikkelingen waarover kostenverhaal op grond van de Wro noodzakelijk is. Ook ziet de gemeenteraad geen noodzaak om een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4o en 5o Wro te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d Wro te stellen. Op grond van het voorgaande is een exploitatieplan dan ook niet noodzakelijk. Ten aanzien van het aspect planschade is uit onderzoek gebleken dat er voor een aantal objecten als gevolg van de ontwikkeling mogelijk een planologische verslechtering optreedt. In de hiervoor genoemde anterieure overeenkomst is tevens eventuele optredende planschade gewaarborgd. Deze wordt door de ontwikkelaar gedragen.

4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.3.1 Inspraak

Bij de aanvang van het project bestond de mogelijkheid om in te spreken op de startnotitie voor Machineweg/ Rooie Dorp, die de basis vormt voor dit bestemmingsplan. De ingekomen reacties zijn verwerkt en beantwoord en vervolgens is de startnotitie door de gemeenteraad van Aalsmeer vastgesteld.

4.3.2 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijksdiensten en andere instanties op **PM**.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 4 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;
2. Hoogheemraadschap Rijnland;
3. Brandweer Amsterdam Amstelland;
4. Schiphol Group;
5. Gasunie.

PM hebben gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. In de nota van beantwoording (zie bijlage) zijn de reacties weergegeven met een reactie van het college van burgemeester en wethouders.

PM hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp voor hen geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

4.3.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Machineweg/ Rooie Dorp heeft van ... tot en met ... voor eenieder ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn ... zienswijzen ingekomen. De Nota van Beantwoording geeft een weergave van de ingediende zienswijzen en beoordeling daarvan.

4.4 Handhaving

Het niet naleven van een bestemmingsplan komt neer op het ondergraven van één van de meest waardevolle en invloedrijkste instrumenten van de gemeentelijke overheid. Daarnaast is het een inbreuk op en aantasting van de belangrijkste waarborgen die de burger op gemeentelijk niveau heeft. De burger mag immers verwachten en eisen van de gemeentelijke overheid dat zij de regelgeving die zij in het bestemmingsplan heeft opgenomen ook zal handhaven. Het niet naleven en handhaven van het bestemmingsplan tast de geloofwaardigheid van de gemeente in het algemeen aan. Om deze redenen is het noodzakelijk de handhaving van bestemmingsplannen ter hand te nemen en te blijven nemen.

Het gemeentelijk beleid voor de aanpak van de handhaving is neergelegd in de Nota 'handhaving in Aalsmeer, 2011-2015', zoals vastgesteld op 12 mei 2011 door de gemeenteraad. Deze nota beschrijft de visie, doelstellingen, prioriteiten, uitgangspunten en strategieën op het gebied van toezicht en handhaving.

Uit de planregeling volgt geen directe opgave voor handhaving. Het gaat hier immers om een sloop/ nieuwbouwproject.

Wanneer een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, dan is de discussie over de inhoud van het plan afgerond en dienen overheid en burgers zich aan het plan te houden. Gebruik en/of bouwen dat niet in overeenstemming is met de verbeelding en/of planregels is dan in strijd met het geldende bestemmingsplan. De zorg dat situaties gedurende de planperiode in overeenstemming zijn en blijven met het geldende bestemmingsplan valt onder het begrip handhaven. Goede handhaving vereist dat, naast de overheid ook belanghebbenden en de gebruikers van een plangebied op eenvoudige

wijze kennis kunnen nemen van de inhoud van het geldende bestemmingsplan. Om dit te bereiken zijn bestemmingsplannen digitaal toegankelijk via het internet, zo ook dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 5 BESCHRIJVING SITUATIE PLANGEBIED

5.1 Ruimtelijke karakteristiek

Het plangebied bestond uit 44 woningen (Machineweg 49 t/m 131) uit 1921 gelegen aan de Machineweg tussen de Wilhelminastraat en de Catharina Amaliaaan. In de volksmond werd dit complex ook wel het "Rooie Dorp" genoemd, vanwege de - in het verleden aanwezige - rode daken. De cultuurhistorische waarde van dit gebied werden niet alleen bepaald door de destijds aanwezige individuele woningen maar juist door de 44 woningen als geheel waardoor juist de "ensemble" waarde van het gebied bepalend was. Het Rooie Dorp was feitelijk de enige woningbouw in Aalsmeer langs een lint dat op complexmatige wijze is gerealiseerd. Het plangebied is hoofdzakelijk in eigendom van de woningbouwvereniging Eigen Haard. Alleen de Wilhelminastraat en de strook langs de Machineweg, het fietspad e.d., is eigendom van de gemeente Aalsmeer. De woning Machineweg 113 was in particulier bezit, maar is inmiddels ook door Eigen Haard aangekocht.

Situatie vóór sloop

De verkavelingsstructuur werd gekenmerkt door gesloten lintbebouwing met verspringende voorgevelrooilijnen. Voorgevels waren georiënteerd op de Machineweg. De bebouwing bestond uit één bouwlaag met kap en op strategische locaties zijn architectonische accenten aangebracht. Op diverse plaatsen bood een overbouwde poort toegang tot het achterterrein. De woningen hadden diepe achtertuinen. Het achter de Machineweg gelegen woongebied (Oosteinde) werd ontsloten via de aan de westzijde van het plangebied gelegen Wilhelminastraat en de aan de oostzijde gelegen Hendrikstraat.





Impressies plangebied vóór sloop

5.2 Functioneel gebruik

De woningcorporatie Eigen Haard is sinds 15 december 2016 gestart met de sloop van een deel van de woningen aan de Machineweg- Het Rooie Dorp. Vanaf eind januari 2017 heeft de constructieve (fysieke) sloop plaatsgevonden. De sloopwerkzaamheden zijn inmiddels helemaal gereed.

HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADERS

6.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal-, regionaal- en lokaal niveau samengevat, voor zover deze documenten relevant beleid en/of besluiten omvatten ten aanzien van dit bestemmingsplan. Daarbij wordt overwogen dat het onderhavige bestemmingsplan ziet op slechts een aantal percelen, waardoor de doorwerking van met name Rijks-, provinciaal en regionaal beleid vaak marginaal zal zijn. Volledigheidshalve worden deze toch hieronder toch benoemd.

6.2 Rijksbeleid

6.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en AMvB Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk-en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

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 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de AMvB Ruimte. Deze AMvB is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

- Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
- Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
- Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Bereikbaar = Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
- Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande

mobilititeitssysteem van weg, spoor en vaarweg.

- Nationaal belang 7: Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
- Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
- Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. Het toevoegen van het onderhavige initiatief past binnen de hiervoor benoemde nationale belangen.

Van belang in dit kader is nog dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd is. Zie daarover paragraaf [4.1](#)

6.2.2 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2002)

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

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

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

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

- uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn;
- in het gebied daarbuiten hebben grote concentraties van mensen minder effect op het groepsrisico, maar het effect is niet nul;
- de exacte begrenzing van de hierboven genoemde gebieden en de plannen die niet onder het verbod komen te vallen, worden nader geïnventariseerd;

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

Of bovenstaande wijzigingen daadwerkelijk worden doorgevoerd en wanneer dit het geval is, is op dit moment nog niet bekend. Voor meer informatie over het Schipholbeleid wordt verwezen naar de website www.luchtvaartbeleid.nl.

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

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

Een gebruik of bestemming kan binnen de genoemde categorie wel worden gerealiseerd als overeenkomstig (artikel 8.9 lid 3 van) de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan te zijner tijd met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Voor het onderhavige plangebied geldt dat het is gelegen in zone 4 van het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit, zoals bedoeld in artikel 1.2.1 lid 2 van het Lib. Op gronden in deze zone zijn onder meer geen nieuwe woningen toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Woningbouw in deze gebieden moet worden voorkomen, gelet op de hoge geluidbelasting. In de Nota van Toelichting van het Lib wordt een aantal uitzonderingssituaties benoemd, waarvoor een verklaring van geen bezwaar afgegeven kan worden. De opvulling van open gaten in dorpsgebied, tot een maximum van 25 woningen is één van de genoemde uitzonderingssituaties, waarvoor een verklaring van geen bezwaar kan worden verleend.

Bij brief van 4 mei 2011 heeft het college van b en w een verzoek ingediend om een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 Wet luchtvaart voor het vervangen en uitbreiden van het onderhavige woningbouwinitiatief aan de Machineweg. In die aanvraag werd nog uitgegaan van de bouw van in totaal 62 woningen (exclusief de woning aan de Machineweg 113). Op 23 juni 2011 is de ontheffing verleend voor het (nieuw)bouwplan van 62 woningen, zie bijlage 3 v.v.g.b. Gelet op de toevoeging van het pand aan de Machineweg 113 dient er ook voor deze woning nog een ontheffing LIB te worden verleend. De v.v.g.b. krijgt rechtskracht in het kader van een verleende omgevingsvergunning. Daartoe is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen in artikel 12 van de regels.

6.3 Provinciaal beleid

6.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De provincie heeft op 21 juni 2010 de "Structuurvisie Noord-Holland 2040 - Kwaliteit door veelzijdigheid" vastgesteld. Op 28 september 2015 is deze gewijzigd. De structuurvisie geeft aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar zou moeten worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is de ontwikkelingsstrategie uitgewerkt in concrete activiteiten met als doel uiteindelijk de visie te realiseren. Via de Provinciale Ruimtelijke Verordening is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid is ook in de toekomst Noord-Holland aantrekkelijk te laten blijven als diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en met de kracht van het landschap als basis. Hieruit volgen een aantal provinciale belangen. De drie hoofdbelangen, duurzaam ruimtegebruik, klimaatbestendigheid en ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad, vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door zo'n 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

6.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 hebben provincies de bevoegdheid gekregen een ruimtelijke verordening vast te stellen. In deze verordening kan de provincie regels stellen met betrekking tot de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, (tijdelijke) afwijkingsbesluiten en beheersverordeningen.

Op 12 december 2016 hebben Gedeputeerde Staten de meeste recente Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. Deze is per 1 maart 2017 in werking getreden. Door middel van de PRV is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald. Het betreft regels voor de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen binnen het gehele provinciale grondgebied (Hoofdstuk 2, artikelen 5a t/m 8a) en specifiek voor het landelijke gebied van Noord-Holland waarmee een provinciaal belang mee gemoeid is (Hoofdstuk 3, artikelen 13a t/m 18). Daarnaast worden er regels gesteld over thema's die betrekking hebben op de Groene Ruimte (Hoofdstuk 4), de Blauwe Ruimte (Hoofdstuk 5) en Energie (Hoofdstuk 6).

Uitgangspunt is dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen (zoals gesteld in artikel 1.1.1, onder i. Bro) zoals woningbouw, aanleg van bedrijventerrein of kantoren in overeenstemming is met regionale afspraken (artikel 5a) Gedeputeerde Staten hebben op 28 februari 2017 nadere regels vastgesteld om deze regionale afspraken te concretiseren. Artikel 2 van deze regels beschrijft waaraan regionale woningbouwafspraken dienen te voldoen. Regionale woningbouwafspraken:

- betreffen de woningbouwlocaties in kwantiteit, kwaliteit en fasering per gemeente (woningbouwmonitor);
- geven op kaart de locatie buiten bestaand stedelijk gebied (BSG) aan;

- worden overeengekomen door de colleges van de gemeenten binnen de regio;
- zijn onderwerp van monitoring;
- kunnen worden bijgesteld als daar aanleiding voor is.

Uitgangspunt is dat de regionale afspraken zijn gebaseerd op het Regionaal Actie Programma Wonen (RAP).

Voor het onderhavige bestemmingsplan is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zie ook onder [4.1.](#)

6.4 Gemeentelijk beleid

6.4.1 Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

Het actuele ruimtelijke beleid van de gemeente is neergelegd in de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente op 26 november 2009. De Gebiedsvisie heeft de status van structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Volgens de bij de gebiedsvisie behorende kaart is het onderhavige plangebied aangewezen voor wonen. De Machineweg is aangewezen als beeldbepalend lint.

Ingevolge de gebiedsvisie dient het ruimtelijke beleid van de gemeente gericht te zijn op een duurzame en kwalitatief sterke ontwikkeling van economie, wonen en recreatie met als voorwaarde het behoud van de leefbaarheid, het dorpse karakter, de bereikbaarheid en het op peil brengen van voorzieningen. Voor de uitbreidingswijken dient de aandacht te worden verlegd van uitbreiding naar verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Functies of ontwikkelingen die dit frustreren moeten worden tegengegaan. Voor de woonlinten geldt dat deze dienen te worden behouden of versterkt en dat wonen en bedrijvigheid dienen te worden ontvlochten.

Uit de gebiedsvisie volgen een aantal thema's die in het kader van de kwaliteit van de leefomgeving aandacht behoeven. Daarbij gaat het in de eerste plaats om de aanwezigheid van groen en water in de woonomgeving. Bij nieuwe ontwikkelingen in de woonbuurten dient het structurerende groen en water in de wijk te worden behouden en, waar mogelijk, versterkt. Op grond van de Gebiedsvisie wordt de kwaliteit van de woonomgeving ook gedefinieerd door de mate waarin sprake is van een kenmerkende, samenhangende structuur. Nieuwe ontwikkelingen dienen deze samenhang en herkenbaarheid als uitgangspunt te nemen en te bekrachtigen. Teneinde op de toenemende vergrijzing te anticiperen dient te worden ingezet op combinaties van wonen en zorg. Uitgangspunt van het beleid is multifunctioneel gebruik van gebouwen en accommodaties voor de toekomst te waarborgen.

Een belangrijk onderdeel van de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 is het benoemen van de unieke cultuurhistorische en landschappelijke waarden die tezamen de ruimtelijke hoofdstructuur van Aalsmeer vormen en richting moeten geven aan de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Het betreft de specifieke natuur- en landschappelijke kwaliteiten van de Westeinderplassen en de Bovenlanden, de historische dorpskernen van Aalsmeer en Kudelstaart en de beeldbepalende lintstructuren in de Bovenlanden en in de polder. Deze structurerende elementen, het zogenaamde dorpse karakter van Aalsmeer, dienen behouden en versterkt te worden. Desondanks mag in sommige gevallen voor meer stedelijke oplossingen als gestapeld bouwen worden gekozen. Volgens de Gebiedsvisie kan gestapeld bouwen in sommige gevallen wenselijk zijn om een goede invulling te geven aan herstructureringsopdrachten. Het gaat dan om het markeren van kruispunten en assen en om het creëren van aantrekkelijke woonmilieus in een groen-blauwe setting.

Het onderhavige bestemmingsplan levert een bijdrage aan de uitgangspunten van de gebiedsvisie.

Door een verouderd woongebied te herstructureren wordt een kwaliteitsverbetering in het Aalsmeerse woningbouwprogramma gemaakt. In het onderhavige geval speelt naast de leeftijd van de woningen daarbij ook de inrichting van het gebied (straatprofieling, aantal parkeerplaatsen) een rol. De o.a. op basis van de gebiedsvisie gewenste herstructurering is in Aalsmeer tot op heden niet of nauwelijks van de grond gekomen. Het voorliggende initiatief kan daaraan een positieve bijdrage leveren.

6.4.2 Woonvisie 2011-2020

Op 14 juli 2011 heeft de gemeenteraad de Woonvisie Aalsmeer 2011-2020 vastgesteld. De woonvisie Aalsmeer verwoordt het woonbeleid van de gemeente voor de periode 2011-2020. Speerpunten zijn: het inspelen op woonwensen, een blijvende zorg voor betaalbaarheid, een voldoende aanbod in de sociale huur, een goede woonruimteverdeling, een goede bereikbaarheid van de koopsector, de beperking van de energielasten, meer kansen voor jongeren/starters op de woningmarkt, een zorgzame gemeente en een ombuiging van kwantiteit naar kwaliteit.

Het woonbeleid is vertaald in een woningbouwprogramma. Het woningbouwprogramma sluit aan bij de gewenste aandacht voor betaalbaarheid. Daarnaast wordt er gestreefd naar een grotere variatie van het woonaanbod. De gemeente zet in op variatie op kleine schaal. Dat sluit aan bij de dorpse sfeer en voorkomt het gevoel in een grootschalige nieuwbouwwijk te wonen. Het onderhavige bestemmingsplan levert een bijdrage aan de uitgangspunten van de Woonvisie.

6.4.3 Welstandsnota Aalsmeer 2013

De Welstandsnota is vastgesteld door de raad op 19 december 2013. In deze Welstandsnota is het uitgangspunt dat een zwaar welstandsregime van toepassing is voor waardevolle gebieden en gebieden met belangrijke (cultuurhistorische) waarden. Deze nota wijst nadrukkelijk ook gebieden aan waar het welstandsregime aanmerkelijk wordt versoepeld. Tevens worden bepaalde bouwactiviteiten en gebieden aangewezen als welstandsvrij. Met dit beleid wordt zorgvuldig omgegaan met de bebouwing en de openbare ruimte waarin deze is geplaatst, maar ook vrijheid wordt gegeven aan inwoners en bedrijven waar dit mogelijk is. Doel is vermindering van de regeldruk en versnelling van de procedures.

De -inmiddels niet meer aanwezige- bebouwing langs de Machineweg tussen Aalsmeerderweg en Catharina Amaliaaan is in de jaren '20 projectmatig gerealiseerd en kenmerkte zich door de samenhang in architectuur, de tuinstedelijke uitstraling en de aanwezigheid van bijzondere elementen, zoals de poortjes. In de Welstandsnota Aalsmeer 2013 valt het gebied Machineweg binnen het deelgebied 'Uitbreidingen jaren '50 - '60 Oosteinde'.

De sociale huurwoningen zijn gesloopt en maken plaats voor een mix van koop- en huurwoningen. Het Beeldkwaliteitsplan Machineweg 2013 (bijlage 1, beeldkwaliteitsplan Machineweg Aalsmeer) bevat het toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen. Het is een omvangrijk document dat met name ingaat op de aanwezige en nieuwe ruimtelijke kwaliteit, het proces en het nieuwe stedenbouwkundige plan. Het beeldkwaliteitsplan is verder vertaald in welstandscriteria (zie bijlage 2, welstandscriteria Machineweg Aalsmeer) voor de herontwikkeling van het gebied. Deze welstandscriteria vormen een concreet en objectief toetsingskader voor de welstandscommissie, gericht op de herontwikkeling van de locatie, en gelden als aanvulling op de gebiedsgerichte welstandscriteria voor 'Uitbreidingen jaren '50 - '60 Oosteinde'.

6.4.4 Aalsmeers Verkeer- en vervoerplan

In de afgelopen jaren is ingezet op een aanzienlijk uitbreiding van de woningvoorraad en het bedrijfsareaal in de gemeente. Deze ontwikkeling in samenhang met de omlegging van de provinciale N201 heeft genoodzaakt tot ingrepen in de infrastructuur. De opgave voor de toekomstige verkeersstructuur is te herleiden tot het dilemma tussen het bereikbaar houden van de gemeente enerzijds en het leefbaar houden van de kernen anderzijds door middel van het weren van ongewenst verkeer.

In het eind 2009 vastgestelde Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan zijn drie doelstellingen vastgelegd:

- het verbeteren van de regionale en lokale bereikbaarheid;
- het zorgen voor een verkeersveilige leefomgeving;
- het zorgen voor een leefbaar verblijfsklimaat.

Binnen het plangebied van dit bestemmingplan zijn als gevolg van het Aalsmeers Verkeers- en vervoersplan geen infrastructurele ingrepen voorzien.

6.4.5 Het lintenbeleid

Een van de doelstellingen van de gebiedsvisie is de beeldbepalende structuur van de bestaande woonlinten te behouden en versterken. Op 22 december 2011 is hiertoe de nota "Ruimtelijke beoordeling bouwen in de linten van de gemeente Aalsmeer" vastgesteld. Het doel van deze nota is een helder toetsingskader te geven voor nieuwe ontwikkelingen in de linten. Het uitgangspunt is dat de nieuwe ontwikkeling moet passen binnen de cultuurhistorische context van het lint. In het lintenbeleid zijn daartoe diverse ruimtelijke en architectonische uitgangspunten geformuleerd, onderverdeeld in een algemeen toetsingskader en een specifiek toetsingskader toegesneden op elk van de onderscheiden linten.

Wat de architectonische vormgeving van nieuwe woningen in de linten betreft geldt dat een gedifferentieerd beeld voorop staat en aan de architectonische uitwerking hoge eisen worden gesteld. De dakbeëindiging dient plaats te vinden in de vorm van een zadeldak of een mansardekap.

In het lintenbeleid is opgenomen dat van het 'Rode Dorp' afzonderlijk ruimtelijke kaders zullen worden opgesteld. Bij de opstelling van het beeldkwaliteitsplan van dit gebied is hieraan voldaan.

De voorwaarden voor de nieuwe ontwikkeling die voortvloeien uit het lintenbeleid zijn in het beeldkwaliteitsplan, de welstandsnota en in voor zover noodzakelijk de planregels doorvertaald. Daarmee voldoet het voorliggende bestemmingsplan aan de uitgangspunten van het lintenbeleid.

6.4.6 Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016

Eind 2012 heeft het CROW (Landelijk kenniscentrum voor verkeer en vervoer) nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd. De 'oude' cijfers dateren van 2004 en dienden als basis voor de parkeernormen zoals vastgesteld in het Aalsmeer Verkeer- en Vervoerplan (AVVP). In het AVVP zijn echter alleen normen opgenomen voor de categorie 'wonen'.

De aanleiding voor deze Nota Parkeernormen Aalsmeer is als volgt:

- Naast de normen voor de categorie wonen zijn er nog geen parkeernormen vastgesteld voor Aalsmeer en Kudelstaart.
- De parkeernormen uit 2004 en uit het AVVP zijn niet meer actueel.
- De nieuwe kencijfers van het CROW zijn gebaseerd op de meest actuele en recente ervaringscijfers.

- Parkeernormen moeten vanaf 2018 zijn opgenomen in bestemmingsplannen. Door in toekomstige bestemmingsplannen via de regels een verwijzing op te nemen naar deze Nota Parkeernormen inclusief toepassingsregels wordt aan deze verplichting voldaan en geldt voor iedereen een eenduidig kader.

Het vaststellen van parkeernormen en toepassingsregels is om diverse redenen belangrijk en nuttig. 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. Indien een ontwikkelaar namelijk te weinig parkeerplaatsen realiseert op eigen terrein, gaan er ook mensen in de omgeving parkeren met mogelijk parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties tot gevolg.

Voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars is met deze nota duidelijk welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag. Bovendien bevat de nota duidelijke toepassingsregels om uit te leggen hoe de parkeernormen gehanteerd moeten worden. Hierdoor zorgen we er als gemeente voor dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen. In dit bestemmingsplan is in de regels een zogenaamde dynamische verwijzing naar de Nota Parkeernormen opgenomen.

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT

7.1 Bodem

Wet bodembescherming

Het bodembeleid is gebaseerd op een balans tussen maatschappelijke dynamiek en gezondheidsrisico's. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico voor de gebruiker mag vormen. Is dat wel het geval, dan spreken wij van een ernstig en spoedeisend geval van bodemverontreiniging. Deze gevallen moeten op korte termijn worden gesaneerd of het gebruik en/of de functie moet worden gewijzigd zodat de verontreiniging geen risico vormt.

De bodemkwaliteit kan ook een acceptabel risico vormen. We spreken dan van een ernstig geval en een potentieel risico. Een ernstig geval met potentiële risico's hoeft niet gesaneerd te worden, omdat het opheffen van potentiële risico's niet kosteneffectief is.

Het loont wel te saneren wanneer er toch al grondwerk plaatsvindt. Daarom is het verboden om in ernstig verontreinigde grond te werken zonder saneringsdoel. De saneringshandeling dient gemeld te worden bij de omgevingsdienst.

Procedures en normen voor onderzoek en sanering van de bodem zijn nader uitgewerkt in de Circulaire bodemsanering 2012. De norm voor een ernstig geval is de interventiewaarde; de norm voor spoedeisendheid is het saneringscriterium.

Bij handelingen en activiteiten op of in de grond dient een historisch bodemonderzoek conform NEN5725 te worden uitgevoerd om na te gaan of de bodem op een locatie mogelijk verdacht is. Een locatie is verdacht als er aanwijzingen zijn dat er in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden (puntbronnen) of als er sprake is van achtergrondconcentraties die hoger zijn dan het bodemgebruik toestaat.

Bij puntbronnen kan gedacht worden aan (voormalige) bedrijfsactiviteiten, ondergrondse brandstoftanks en sloop van asbesthoudende bouwwerken.

Is de locatie verdacht, dan dient een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 te worden uitgevoerd en zonodig een nader onderzoek conform NTA 5755 om vast te stellen of er sprake is van een ernstig geval en of er sprake is van een verontreiniging die met spoed gesaneerd dient te worden.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit stelt onder andere regels voor grondverzet voor grond die geen risico's vormt voor de gebruiker. In de Regeling bodemkwaliteit zijn richtwaarden (kwaliteitsklassen) opgenomen voor verschillende gebruiksfuncties, die zijn gerelateerd aan bodemgebruik. Doel van de regels is om de bodemkwaliteit en bodemfunctie via grondverzet met elkaar in overeenstemming te brengen. Hulpmiddel hiervoor zijn de bodemkwaliteitskaarten zoals die zijn opgenomen in de regionale Nota bodembeheer.

De bodemfunctiekaart is verdeeld in zones waarvan het huidige en toekomstige gebruik is weergegeven. De bodemfuncties zijn "Industrie", "Wonen" en "Overig". De bodemfuncties bepalen de toepasbaarheid van grond, omdat de functie is gekoppeld aan een kwaliteitsklasse.

De ontgravingskaart geeft de aanwezige bodemkwaliteit aan via zones van bodemkwaliteitsklassen "Industrie", "Wonen" en "Overig".

De toepassingskaart geeft aan welke bodemkwaliteitsklasse toe te passen grond moet voldoen. Grond die voldoet aan de achtergrondwaarde is altijd toepasbaar. Grond

verontreinigd tot boven de (lokale) maximale waarde is niet toepasbaar in de desbetreffende zone en moet elders worden toegepast of verwerkt. De overige grond moet bij toepassing voldoen aan de (lokale) maximale waarde en aan de bodemfunctie van de toepassingslocatie.

Provinciale milieuverordening

Gebieden met aardkundige waarden dienen planologisch te worden beschermd. Dit is vastgelegd in de Provinciale milieuverordening. In de praktijk betekent dit dat alleen grond mag worden toegepast die voldoet aan de bodemchemische normen en die bodemfysisch vergelijkbaar is met de in het toepassingsgebied voorkomende grondsoort. De bodemkwaliteit dient geschikt te zijn voor de (toekomstige) functie en mag in principe niet verslechteren door grondverzet.

Relevantie plangebied

Bij een wijziging van de bestemming of van de functie wordt een bodemonderzoek alleen noodzakelijk geacht wanneer deze wijziging tevens een gevoeligere bodemgebruiksvorm inhoudt (bijvoorbeeld van bedrijvigheid naar wonen). In het onderhavige geval wordt de bestemming niet gewijzigd, maar vindt er door sloop/nieuwbouw van verouderde woningen naar nieuwe woningen een herontwikkeling plaats. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de nieuwbouw zal wel (verkennend) bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd. Daarbij dient dan ook een asbestinventarisatie te worden uitgevoerd. Gelet op voorgaande is de uitvoerbaarheid voor het aspect bodem verzekerd.

7.2 Water

Beleidsdoelen water

Het doel van waterbeheer in Nederland bestaat van oudsher uit het beschermen tegen overstromingen en het ontwateren van laaggelegen gebieden. Door de klimaatverandering is nieuw beleid gemaakt voor deze taken van veiligheid en peilbeheer. Dit vereist mogelijk ruimte vanwege de versterking en verbreding van dijken en waterkerende werken of voor extra waterberging. Een ander doel betreft het zorgen voor schoon en gezond water. Voor schoon water is een goed functionerend watersysteem vereist met voldoende volume en doorstroming. Een ecologische oeverinrichting is wenselijk, maar legt beslag op de ruimte.

Grondwater wordt volop benut voor de productie van drinkwater. De laatste jaren ontwikkelt het grondwater zich tot een bron en/of opslagmedium voor warmte. Dit vormt een bijdrage aan de beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen. Efficiëntie van benutting is een van de redenen voor ruimtelijke ordening van de ondergrond.

Wettelijk kader

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en bevat regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de Kaderrichtlijn Water en de Richtlijn Overstromingsrisico's. Voorts bevat het besluit bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan, waaronder de gevallen waarin een elektronische aanvraag wordt ingediend.

De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

In de Waterwet is gekozen voor een systeem waarin iedere bestuurslaag haar beleid formuleert en dit vastlegt in plannen. De plannen geven aan wat iedere bestuurslaag wil doen in een bepaalde planperiode om de doelstellingen van het waterbeheer te halen. Deze plannen zijn bindend voor de eigen bestuurslaag. De Waterwet sluit op dit punt zoveel mogelijk aan bij de sturingsvisie van de Wet ruimtelijke ordening.

Naast de zorg voor het inzamelen van het water uit de afvalwaterketen, ligt vanaf 2008 vanuit de Waterwet de rol bij de gemeenten om de grondwaterzorgtaak locatiespecifiek in te vullen. Om te bepalen in hoeverre een gemeente invulling geeft aan de zorgtaak, is een basisniveau voor de dienstverlening bepaald. Het basisniveau voorziet in de invulling van de huidige, wettelijke verantwoordelijkheden en het maakt effectief gebruik van de huidige, reeds ontwikkelde praktijk van gemeenten in de omgang met grondwater.

Vanuit de Wet milieubeheer zijn gemeenten verplicht een actueel verbreed gemeentelijk rioleringsplan (VGRP) te hebben. Verbreed heeft betrekking op de verbrede zorgplicht voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Om water integraal onderdeel te laten uitmaken van de ruimtelijke planning, is het nodig dat de ruimtelijke gevolgen van de wateropgaven in ruimtelijke plannen worden uitgewerkt. Om dit effectief te kunnen doen, wordt in het planstelsel van de Waterwet een koppeling gelegd met het planstelsel van de Wet ruimtelijke ordening. Dit wil zeggen dat de waterplannen op Rijksniveau en op provinciaal niveau ook ruimtelijke plannen (structuurvisies) zijn op basis van de Wet ruimtelijke ordening.

Naast de gemeentelijke rol binnen de watertaken hebben we ook te maken met het Hoogheemraadschap van Rijnland; zij is primair verantwoordelijk voor de veiligheid, waterkwaliteit en waterkwantiteit. Om dit te borgen dienen ontwikkelingen en veranderingen die direct of indirect gevolgen hebben voor het water te worden getoetst of worden vergund door het waterschap.

Beleidsdoelen water

Het doel van waterbeheer in Nederland bestaat van oudsher uit het beschermen tegen overstromingen en het ontwateren van laaggelegen gebieden. Door de klimatologische veranderingen zal er meer neerslag gaan vallen. Dit betekent heviger piekneerslag in een drogere zomer en langdurige neerslag in de winterperioden. Hierdoor ontstaat een stijgende kans op wateroverlast. Vanwege deze verandering is nieuw beleid vastgesteld voor deze taken van veiligheid en peilbeheer. Dit vereist extra waterberging of waar mogelijk ruimte voor de versterking en verbreding van dijken en waterkerende werken.

Een ander doel betreft het zorgen voor schoon en gezond water. Voor schoon water is een goed functionerend watersysteem vereist met voldoende volume en doorstroming. Een ecologische oeverinrichting is wenselijk, maar legt beslag op de ruimte.

Grondwater wordt tevens volop benut voor de productie van drinkwater. De laatste jaren ontwikkelt het grondwater zich tot een bron en/of opslagmedium voor warmte. Dit vormt een bijdrage aan de beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen. Efficiëntie van benutting is een van de redenen voor ruimtelijke ordening van de ondergrond.

Wettelijk kader

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en bevat regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de Kaderrichtlijn Water en de Richtlijn Overstromingsrisico's. Voorts bevat het besluit

bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan, waaronder de gevallen waarin een elektronische aanvraag wordt ingediend.

De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

In de Waterwet is gekozen voor een systeem waarin iedere bestuurslaag haar beleid formuleert en dit vastlegt in plannen. De plannen geven aan wat iedere bestuurslaag wil doen in een bepaalde planperiode om de doelstellingen van het waterbeheer te halen. Deze plannen zijn bindend voor de eigen bestuurslaag. De Waterwet sluit op dit punt zoveel mogelijk aan bij de sturingsvisie van de Wet ruimtelijke ordening.

Naast de zorg voor het inzamelen van het water uit de afvalwaterketen, ligt vanaf 2008 vanuit de Waterwet de rol bij de gemeenten om de grondwaterzorgtaak locatiespecifiek in te vullen. Om te bepalen in hoeverre een gemeente invulling geeft aan de zorgtaak, is een basisniveau voor de dienstverlening bepaald. Het basisniveau voorziet in de invulling van de huidige, wettelijke verantwoordelijkheden en het maakt effectief gebruik van de huidige, reeds ontwikkelde praktijk van gemeenten in de omgang met grondwater.

Vanuit de Wet milieubeheer zijn gemeenten verplicht een actueel verbreed gemeentelijk rioleringsplan (VGRP) te hebben. Verbreed heeft betrekking op de verbrede zorgplicht voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Om water integraal onderdeel te laten uitmaken van de ruimtelijke planning, is het nodig dat de ruimtelijke gevolgen van de wateropgaven in ruimtelijke plannen worden uitgewerkt. Om dit effectief te kunnen doen, wordt in het planstelsel van de Waterwet een koppeling gelegd met het planstelsel van de Wet ruimtelijke ordening. Dit wil zeggen dat de waterplannen op Rijksniveau en op provinciaal niveau ook ruimtelijke plannen (structuurvisies) zijn op basis van de Wet ruimtelijke ordening.

Hoogheemraadschap van Rijnland

Naast de gemeentelijke rol binnen de watertaken hebben we ook te maken met het Hoogheemraadschap van Rijnland; zij is primair verantwoordelijk voor de veiligheid, waterkwaliteit en waterkwantiteit. Om dit te borgen dienen ontwikkelingen en veranderingen die direct of indirect gevolgen hebben voor het water te worden getoetst of worden vergund door het waterschap.

Taken en bevoegdheden van Rijnland als waterbeheerder

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is in het plangebied het bevoegd gezag voor het beheer van waterkeringen, oppervlaktewater en (ondiep) grondwater. De drie hoofddoelen van dit beheer zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water.

Wat betreft de veiligheid is het cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Voor voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten en te beheren. Daarbij wil Rijnland dat watergangen en kunstwerken, zoals gemalen, duikers en stuwen, op orde zijn en toekomstbestendig worden gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering.

Rijnlands taken en bevoegdheden op het gebied van gezond water betreffen het zuiveren van afvalwater en het reguleren van lozingen op oppervlaktewater. Europese regelgeving (de Kaderrichtlijn Water) is hierbij kaderstellend. Het voorkomen van verontreiniging en een goede inrichting van oppervlaktewateren dragen in belangrijke mate bij aan gezond water. Met het oog op het zuiveren van afvalwater beheert Rijnland rioolgemalen, persleidingen en zuiveringsinstallaties.

In het Waterbeheersplan (WBP5) geeft Rijnland richting aan het waterbeheer in de periode 2016-2021. Dit is een uitwerking van het coalitieakkoord (2015), waarin het bestuur van Rijnland de koers voor de komende jaren heeft uitgezet. In maart 2016 is het WBP5 vastgesteld (zie <http://www.rijnland.net/plannen/waterbeheerplan>).

In het proces van ruimtelijke planvorming heeft Rijnland een adviserende rol. In de uitvoerings- en beheersfase van ruimtelijke plannen heeft Rijnland een regelgevende rol.

Keur en beleidsregels

Op grond van de Waterwet is Rijnland als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Denk hierbij aan handelingen in of nabij:

- waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken);
- andere waterstaatswerken (onder andere bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen);
- de bodem van kwelgevoelige gebieden.

Maar ook aan:

- onttrekken en lozen van grondwater;
- aanbrengen van verhard oppervlak.

Per 1 juli 2015 is een nieuwe Keur in werking getreden met daarbij behorende uitvoeringsregels. De Keur gaat uit van een "ja, tenzij" benadering; handelingen met een klein risico vallen onder de zorgplicht en kunnen zonder vergunning of melding worden uitgevoerd. Voor handelingen met een groter risico of in expliciet benoemde situaties (zie <http://www.rijnland.net/regels/keur-en-uitvoeringsregels>).

De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Raadpleeg daarvoor de vergunningencheck via www.rijnland.net.

Hemelwater

Indien een toename van het verhard oppervlak plaatsvindt, dient de initiatiefnemer een oppervlak ter grootte van minimaal 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak te reserveren voor extra open water. Het nieuwe open water moet aangesloten worden op het bestaande watersysteem. Uitgangspunt is dat de aanleg van verhard oppervlak geen negatieve gevolgen mag hebben op het watersysteem.

In overleg met het hoogheemraadschap is het mogelijk om de compensatie-eis voor verhard oppervlak te verminderen door alternatieve maatregelen toe te passen.

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming plaatsvindt over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

Stedelijk waterplan

Om de samenwerking tussen de gemeente en het waterschap te borgen is het Waterplan Aalsmeer opgesteld. Deze heeft betrekking op de periode 2008-2015. In 2011 hebben de gemeente en Rijnland de maatregelen uit het plan opnieuw bekeken en beoordeeld op nut en noodzaak. Hierbij zijn maatregelen bepaald die vóór eind 2015 worden uitgevoerd. Het belangrijkste doel is de samenwerking en afstemming van plannen en ontwikkelingen. Dit heeft geresulteerd in gezamenlijke maatregelen voor het oplossen van knelpunten in het watersysteem, het benutten van kansen voor de Kaderrichtlijn Water, aanpak van blauwalg, baggeren en het verbeteren van de afvalwaterketen.

Gemeentelijk rioleringsplan Aalsmeer 2015-2020

De gemeente stelt zich tot doel om tot een doelmatige invulling van de zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater te komen. Aan de rioleringszorg liggen vijf hoofddoelen ten grondslag. Dit zijn: duurzame bescherming volksgezondheid, voorkomen van wateroverlast, duurzame bescherming van natuur en milieu, voorkomen van hinder en toekomstgerichte (afval)waterketen en grondwatersysteem.

De belangrijkste wettelijke verplichtingen en bevoegdheden van gemeenten op het gebied van de afvalwaterketen en de grondwaterzorgplicht kunnen als volgt worden samengevat:

- gemeenten zijn verplicht een (verbreed) GRP op te stellen. Dit plan vormt het kader voor de invulling van de zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater;
- de gemeente heeft de bevoegdheid voor het heffen van een belasting ter bekostiging van de genoemde zorgplichten;
- de gemeente heeft de mogelijkheid om bij verordening regels te stellen met betrekking tot het lozen van afvloeiend hemelwater en grondwater;
- bestuursorganen (in het bijzonder gemeenten en waterschappen) moeten bij opstellen en uitvoeren van beleid met betrekking tot afvalwater rekening houden met een in de wet vastgestelde voorkeursvolgorde.

Relevantie plangebied

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland. Op grond van de Keur van de waterbeheerder (Hoogheemraadschap van Rijnland) dient watercompensatie plaats te vinden indien meer dan 500 m² extra verhard oppervlak wordt aangelegd ten opzichte van de huidige situatie. De compensatie bedraagt 15% van het extra te verharden oppervlak. Het gaat hierbij om een minimum norm. Als gevolg van de lokale omstandigheden kan de benodigde hoeveelheid oppervlaktewater variëren. Bij de beoordeling hiervan gaat het om het effect van het totaal aan maatregelen, inclusief bijvoorbeeld berging en infiltratie. Van het gedempte water moet 100% worden gecompenseerd. De benodigde watercompensatie zal door het Hoogheemraadschap van Rijnland beoordeeld worden in het kader van de watervergunning. De ontwikkelaar dient zorg te dragen van het aanvragen daarvan.

Binnen het plangebied is de bestaande verharding ondertussen grotendeels gesloopt. De bestaande verharding bedroeg in de oude situatie 8759 m² (zie bijlagen 4 en 5, watercompensatie bestaande toestand/ watercompensatie nieuwe toestand). In de nieuwe situatie bedraagt de verharding 10.316 m². In totaal moet 15% van het verschil worden gecompenseerd, dat neerkomt op circa 234 m² open water.

Wat betreft de waterbalans wordt er 150 m² aan oppervlaktewater toegevoegd ten behoeve van de ontwikkeling. De waterbalans eindigt 84 m² in de min.

Eigen Haard heeft met Green Park afgesproken om deze extra watercompensatie van 84 m² in het Greenpark te realiseren ten behoeve van het nieuwbouwplan aan de Machineweg. Voor deze compensatie is een overeenkomst opgesteld. Daarmee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voor het aspect water verzekerd.

7.3 Cultuurhistorie

Het Rijk heeft in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd dat gemeenten vanaf 1 januari 2012 in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden met aanwezige cultuurhistorische waarden. Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie.

Relevantie plangebied

In en rondom het plangebied bevinden zich geen cultuurhistorische waarden. Hoewel het ensemble van woningen in het verleden als beeldbepalend zijn benoemd, zijn de woningen noch als gemeentelijk monument en noch als Rijksmonument aangewezen. De beoogde ontwikkeling leidt daarmee niet tot een aantasting van cultuurhistorische waarden. Wel is de ambitie voor de nieuw te bouwen woningen om in schaal en sfeer aan te sluiten bij de bestaande buurt: het behouden en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het deelgebied op basis van de huidige karakteristiek. Bij de herontwikkeling dient rekening te worden gehouden met de kaders die daarvoor zijn vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan en de daaruit voortvloeiende welstandscriteria.

7.4 Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg is het doel van het in 1992 gesloten Verdrag van Valletta (Malta) verwerkt, te weten: bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld. Kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. Verder wordt het verrichten van opgravingen aan de markt overgelaten.

Door de wet heeft de gemeente een nieuwe wettelijke taak gekregen: bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient de gemeente rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied. De aanvrager van een omgevingsvergunning en een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten moet zelf de kosten dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, uitgaande van het principe 'De verstoorder betaalt'. De aanvrager heeft recht op nadeelcompensatie van de gemeente wanneer de kosten onredelijk hoog zijn.

Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden.

De volgende archeologische voorschriften worden in de wet genoemd:

- Het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in situ behouden blijven;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;
- Het werk laten begeleiden door een deskundige.

De provincie of het rijk kunnen in plaats van de gemeente bevoegd zijn om beslissingen

te nemen over terreinen met archeologische resten. Het gaat daarbij om vergunningen voor ontgroningen en om vergunningen inzake beschermde archeologische monumenten die voorkomen op de monumentenlijst van het rijk. Aan deze vergunningen kunnen dezelfde archeologische voorschriften worden verbonden.

Het rijk is ook het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen. Vondsten met archeologische waarde dienen te worden aangegeven bij het provinciaal depot voor archeologie van de provincie Noord-Holland.

Relevantie plangebied

Het gemeentelijk archeologiebeleid van Aalsmeer is vastgelegd in de Beleidsnota Archeologie Gemeente Aalsmeer d.d. 24 juni 2010 met bijbehorende beleidskaart. Daarbij is onderscheid gemaakt in verschillende categorieën met bijbehorend regime. Voor het gehele plangebied geldt dat er geen archeologische verwachting is.

7.5 Geluid

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

In de Wet geluidhinder zijn voorkeursgrenswaarden vastgesteld. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen.

Industrie algemeen

Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zonering niet verplicht is, geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer, ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen, streefwaarden. Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden.

Wegverkeer

Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die gesitueerd worden binnen de zone van een weg. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe weg zal ook de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer op de nieuwe weg op de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen in beeld moeten worden gebracht.

Luchtverkeer

Bij de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) in werking getreden. Hiermee zijn nieuwe beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. Naast het luchthavengebied is een beperkingengebied aangegeven. In het beperkingengebied zijn een aantal deelgebieden onderscheiden, waarvoor verschillende regels gelden. Het gaat om o.a. een geluidssloopzone en een beperkingen geluidszone. Deze bepalingen moeten in de bestemmingsplannen worden verwerkt.

Het gebied ligt in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Op grond van de Wet geluidhinder dient bij de accumulatie van geluidbronnen tevens het luchtvaartverkeerslawaai te worden betrokken.

Relevantie plangebied

Ten behoeve van de ontwikkeling is er door LBP/Sight een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 6, akoestisch onderzoek 63 Woningen a/d Machineweg in Aalsmeer). Uit dit onderzoek blijkt dat de nieuwe woningen zijn geprojecteerd binnen de gezoneerde geluidzone van het industrieterrein Schiphol- Oost, en qua wegverkeerslawaai binnen de Aalsmeerderweg, de Machineweg en de Middenweg. Ook is het plan in de nabijheid van de luchthaven Schiphol gelegen. Vanuit de luchthaven is sprake van luchtvaartlawaai. Het gehele plangebied ligt op gronden die ingevolge artikel 1.2.1. van het Luchthavenindelingbesluit zijn aangewezen binnen zone 4. Vanwege de hoge geluidbelastingen mogen niet zomaar nieuwe woningen in dit gebied worden gebouwd. Uit het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

1. Ten gevolge van het gezoneerde industrieterrein Schiphol-Oost: de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt voor 5 woningen met 2 dB(A) overschreden. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 52 dB(A). Hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) niet overschreden.
2. Ten gevolge van de Machineweg: de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt met ten hoogste 8-9 dB overschreden. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 56-57 dB op de woningen. Hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden.
3. Ten gevolge van de Aalsmeerderweg: de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt met ten hoogste 2 dB overschreden. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 50 dB op de twee-onder- één kapwoningen. Hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden.
4. Ten gevolge van de Middenweg: de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt met ten hoogste 1 dB overschreden. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 49 dB op de rijtjeswoningen. Hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden.
5. Ten gevolge van de 30 km/uur-wegen: de geluidbelasting vanwege de 30 km/uur-wegen blijft ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor gezoneerde woningen. Hiermee is sprake van een goede ruimtelijke ordening.
6. Geluidkaarten luchtvaart Schiphol 2011: volgens de geluidkaarten luchtvaart Schiphol 2011 vallen deze woningen in de geluidbelastingklasse $L_{den} = 55-60$ dB. Er is uitgegaan van een geluidbelasting van 59 dB voor dit plan.
7. Ten gevolge van het gezoneerde industrieterrein, de Machineweg, de Aalsmeerderweg en de Middenweg: een hogere waarde moet worden verleend door de gemeente Aalsmeer.
8. Ten gevolge van luchtvaartlawaai: er is reeds een verklaring van geen bezwaar afgegeven door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voor één woning moet deze nog extra worden aangevraagd.
9. Beschikken over een geluidluwe gevel: alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel vanwege industrie- en wegverkeerslawaai. Hiermee wordt voldaan aan de deelnota van de gemeente Aalsmeer gespecificeerd voor het gebied rondom de Machineweg.
10. Gecumuleerde geluidbelasting: de gecumuleerde geluidbelasting L_{cum} bedraagt maximaal 66,7 dB. Voor de meeste woningen wordt voldaan aan de $63 + 3$ dB L_{cum} eis. Voor de overige woningen wordt voldaan aan de $68 + 3 = 71$ dB L_{cum} eis. Gezien de beperkte overschrijding van 0,7 dB, de stedelijke ligging van de woningen en grote bijdrage van luchtvaartlawaai wordt de L_{cum} als acceptabel gezien.
11. Op basis van het Bouwbesluit: geadviseerd wordt om de geluidwering van de gevels van de woningen af te stemmen op de gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle bronnen. Op deze manier worden de bewoners optimaal beschermd tegen de geluidbelasting in de omgeving en wordt een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Uit het onderzoek blijkt dus dat op verschillende plaatsen er sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. In zo 'n geval dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden onderzocht. Gebleken is dat geluidsreducerende maatregelen niet eenvoudig inpasbaar zijn. Het aanvragen van ontheffing voor een hogere waarde is daarom de meest reële oplossing. In geen geval wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. Bij het aanvragen van ontheffing voor een hogere waarde wordt rekening gehouden met de eisen ten aanzien van de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit en met de eisen ten aanzien van het gemeentelijk geluidsbeleid. Het bestemmingsplan is daarmee voor het aspect akoestiek uitvoerbaar. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat binnen afzienbare tijd, na realisatie van onderhavig plan, de Machineweg wordt voorzien van een stil asfalt. Uit berekeningen volgt dat de geluidbelasting hiermee met ten hoogste 2 à 3 dB wordt gereduceerd. Of de toekomstige bewoners dit als een verbetering ervaren, valt te betwisten. Dit komt doordat de hoogste geluidbelasting wordt veroorzaakt door het luchtvaartlawaai in de omgeving.

7.6 Luchtkwaliteit

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

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

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

Grenswaarden

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

- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO₂) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- voor fijn stof (PM₁₀) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (39 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM_{2,5}, deeltjes nog kleiner dan PM₁₀, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM₁₀.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³. Met name NO₂ en PM₁₀ zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen. In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale groottes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Relevantie plangebied

De ontwikkeling van voorgestelde woningbouwlocatie is ingevolge de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' aangewezen als een categorie die niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Als NIBM-categorie is aangewezen een woningbouwontwikkeling van maximaal 1500- woningen met één ontsluitingsweg. Met dit bestemmingsplan worden maximaal 63 woningen mogelijk gemaakt, een luchtkwaliteitonderzoek is daarom niet nodig. Bovendien laat het zogenoemde monitoringstool prognoses zien voor 2015 en 2020, waaruit blijkt dat ter plaatse voldaan wordt aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof.

7.7 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die derden lopen als gevolg van bepaalde activiteiten. In Aalsmeer gaat het met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van het bedrijf. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die vallen onder het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen), LPG-tankstations en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen.

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bevi gedefinieerd als het "risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Het groepsrisico is gedefinieerd als de "cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Verder zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van belang. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld scholen, kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² en woningen met een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer sporthallen, zwembaden en woningen met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare.

Het Bevi bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en regels voor het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10⁻⁶ per jaar voor kwetsbare objecten in nieuwe situaties. Voor het groepsrisico geldt dat de gemeenteraad

verantwoording moet afleggen over de wijze waarop het groepsrisico is meegewogen in de besluitvorming.

Besluit externe veiligheid transportroutes

Op 1 april 2015 is de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen inwerking getreden. Deze wet vervangt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het doel van Basisnet is om gevaarlijke stoffen te kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en in het buitenland en de risico's voor omwonenden langs de routes binnen de wettelijke grenzen te houden. Het systeem Basisnet heeft betrekking op de vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen regelt de taken en verantwoordelijkheden van leidingexploitanten en gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringsstroken met een aanlegvergunningstelsel.

Relevantie plangebied

Het plangebied ligt volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) niet binnen het invloedsgebied van een gasleiding, route vervoer gevaarlijke stoffen, lpg-tankstation, een andere inrichting die valt onder het BRZO of opslagplaats met gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek naar het groepsrisico of plaatsgebonden risico is niet nodig. Wel gelden er gelet op de ligging in de nabijheid van Schiphol vanwege het Luchthavenindelingbesluit voor het gehele plangebied regels over de hoogte van bebouwing die maximaal is toegestaan, maar de hoogten die dit bestemmingsplan mogelijk maakt blijven ruimschoots onder de in dat kader voorgeschreven hoogten.

7.8 Flora en fauna

Op 1 april 2002 respectievelijk 25 mei 1998 zijn de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. Doel van deze wetten is de bescherming van de dier- en plantensoorten en hun leefgebieden in Nederland. Tegelijkertijd vormen deze wetten de implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn en Verdrag van Bern). Sinds 1 januari 2017 zijn voornoemde wetten - inclusief de Boswet - opgegaan in de Wet natuurbescherming.

De Flora- en faunawet kende een verbod op het aantasten of verstoren van zowel extra beschermde als overige soorten, alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen, behoudens verlening van ontheffing door de minister van EZ. Beschermde soorten zijn onder meer alle amfibieën, reptielen, vleermuizen en vrijwel alle vogels.

Relevantie plangebied

Ten behoeve van de ontwikkeling tot nieuwbouw is een quickscan ecologie uitgevoerd (zie bijlage 7, Quick scan Machineweg, E.C.O.logisch). Bij het realiseren van de ruimtelijke ingrepen zullen er 44 woningen met de daarbij horende schuren gesloopt worden. Daarnaast zullen enkele bomen en struiken worden verwijderd. Tijdens de habitatscan zijn er broedplaatsen van de huismus, kauw en spreeuw in de woningen waargenomen. De woningen bieden ook potentiële broedplaatsen voor de gierzwaluw. Het projectgebied bestaat voor een deel uit een verharde omgeving in de vorm van bestrating rondom de huizen met weinig natuurwaarden. De woningen bevatten spleten en kieren onder de dakpannen, nokvorsten, loodflappen en beplating op de schoorstenen die de woningen toegankelijk maken voor vleermuizen. Uit het onderzoek bleek dat het wenselijk was het slopen van de gebouwen, de nieuwbouw en het kappen van enkele bomen en struiken buiten het broedseizoen van vogels uit te voeren (globaal 15 maart-

15 juli). Indien broedgevallen ten tijde van de werkzaamheden aanwezig zijn mochten deze niet verstoord of vernietigd te worden.

Nadelige effecten als gevolg van de geplande ontwikkeling op delen van de PEHS of Natura2000 gebieden worden niet verwacht. Deze gebieden liggen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden in het projectgebied.

Uit het onderzoek volgt dat aanvullend onderzoek naar broedvogels en verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen noodzakelijk wordt geacht om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen. Dit aanvullende onderzoek is uitgevoerd (zie bijlage 8 Rapportage inventarisatie broedvogels en vleermuizen, E.C.O. logisch). Er zijn tijdens het onderzoek nestlocaties aangetroffen van soorten met jaarrond beschermde nestlocaties. Het gaat om 16 nesten van huismus en 1 nest van de gierzwaluw. Tijdens het onderzoek zijn 2 zomerverblijven van de gewone dwergvleermuis aangetroffen. Het bleek noodzakelijk voor deze soorten een ontheffing Flora- en faunawet aan te vragen. Aan een ontheffing zitten voorwaarden verbonden zoals het nemen van mitigerende maatregelen. De maatregelen dienen te worden verwerkt in een activiteitenplan en een ecologisch werkprotocol. De gevraagde ontheffing is op 16 oktober 2016 verleend (zie bijlage 9, Toekenning ontheffing ruimtelijke ingrepen).

Gelet op voorgaande is het initiatief t.a.v. het aspect ecologie uitvoerbaar.

7.9 Bedrijven en milieuzonering

In geval van ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder door omliggende bedrijven en andere milieuhinderlijke functies. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt gebruikgemaakt van de VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* (editie 2009) waarin onder meer richtafstanden zijn opgenomen ten opzichte van woningen in een rustige woonwijk. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Relevantie plangebied

In en in de omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven gevestigd waarvoor vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening met richtafstanden tot de nabijgelegen woonbebouwing rekening dient te worden gehouden. Gelet op het aspect bedrijven en milieuzonering is het bestemmingsplan uitvoerbaar.