

Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012

Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

In opdracht van ontwikkelingsbedrijf &2=1 opgesteld door:

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
fax 020 625 63 76
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Als voorontwerp ter inzage gelegd	d.d. 25 maart 2011
In ontwerp ter inzage gelegd	d.d. 16 september 2011
Gewijzigd vastgesteld door de Gemeenteraad	d.d.26 januari 2012



Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012



INHOUD

pagina

I	Inleiding	
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Aard en doel.....	2
1.3	Vigerende juridische/planologische regeling.....	2
1.4	Leeswijzer.....	2
II	Het plangebied	
2.1	Ligging en begrenzing.....	4
2.2	Typering van het plangebied.....	4
2.3	Stedenbouwkundige en architectonische structuur.....	5
2.4	Samenhang met de omgeving.....	6
III	Planologische inventarisatie	
3.1	Ruimtelijke kwaliteit.....	9
3.2	Ruimtelijke functies.....	12
IV	Juridische inventarisatie	
4.1	Planologische besluiten.....	15
4.2	Strijdige functies.....	16
V	Beleidskaders en regelgeving	
5.1	Ruimtelijk beleid.....	18
5.2	Sectoren van overheidsbeleid.....	23
VI	Planvisie	
6.1	Beleid van de gemeente.....	28
6.2	Relatie met voorheen vigerend planregime.....	31
6.3	Gebiedsontwikkeling.....	31
VII	Keuze van bestemmingen	
7.1	Bestemmen van de Ruimtelijke kwaliteiten.....	38
7.2	Bestemmen van de Ruimtelijke functies.....	38
7.3	Bestemmen van de Gebiedsontwikkeling.....	39
VIII	Maatschappelijke betrokkenheid	
8.1	Participatie planvorming.....	42
8.2	Inspraak.....	42
8.3	Bestuurlijk overleg.....	52
8.4	Zienswijzen.....	55
IX	Uitvoerbaarheid	
9.1	Uitvoerbaarheid op milieuaspecten.....	57
9.2	Uitvoerbaarheid op andere aspecten.....	63
9.3	Economische uitvoerbaarheid.....	68
9.4	Juridische uitvoerbaarheid.....	69
X	Plantechische vormgeving	
10.1	Plantechische vormgeving.....	71
10.2	Methodiek van de planregels.....	71



Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012

10.3	Planverbeelding.....	74
10.4	Toelichting bestemmingen.....	75

Bijlagen

1. schaduwstudie (los bijgevoegd)
2. Nota van Beantwoording zienswijzen (los bijgevoegd)
3. bodemonderzoek 2006 (los bijgevoegd)
4. bodemonderzoek 2007 (los bijgevoegd)
5. onderzoek luchtkwaliteit (los bijgevoegd)
6. akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai (los bijgevoegd)
7. natuurtoets 2007 (los bijgevoegd)
8. natuurtoets 2011 (los bijgevoegd)
9. actualisatie natuurtoets 2011 (los bijgevoegd)
10. vervolgonderzoek rugstreep en kleine modderkruiper (los bijgevoegd)
11. ontheffing flora en fauna (los bijgevoegd)
12. wateradvies
13. oriënterende transportrisicoberekening en aanvullende notitie (los bijgevoegd)
14. vooronderzoek conventionele explosieven (los bijgevoegd)
15. archeologisch onderzoek (los bijgevoegd)



Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012

HOOFDSTUK I Inleiding



1.1 Aanleiding

De gemeente Aalsmeer werkt samen met de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn en De Ronde Venen aan de omlegging van het tracé van de N201 tussen Hoofddorp en Amstelhoek. Het huidige tracé van de N201 en de aangrenzende gebieden zullen tot woon- en recreatiegebieden en deels tot bedrijventerrein worden herontwikkeld. Het doel bij deze herontwikkeling is de leefbaarheid van de dorpskern van Aalsmeer te verbeteren en de samenhang tussen de twee helften van de dorpskern als gevolg van de doorsnijding door het huidige tracé van de N201 over de Burgemeester Kasteleinweg te herstellen.

1.2 Aard en doel

Eén van de herontwikkellocaties is gesitueerd direct ten noordoosten van de Burgemeester Kasteleinweg, tussen het Baanvak en de Spoorlaan. Het onderhavige bestemmingsplan "Spoorlaan" dient als planologisch kader om de gewenste herontwikkeling tot woningbouwlocatie mogelijk te maken. In het bestemmingsplan zijn de uitgangspunten van de (toekomstige) gebiedsontwikkeling vastgelegd.

1.3 Vigerende juridisch/planologische regeling

Op de in het plangebied gelegen gronden is het bestemmingsplan "Stommeer zuid 1964" van toepassing. Dit bestemmingsplan is op 3 februari 1965 vastgesteld en op 24 januari 1967 goedgekeurd (zie ook paragraaf 4.1).

1.4 Leeswijzer

Deze plantoelichting bevat de verantwoording van het bestemmingsplan en geeft een toelichting op de keuzes die hebben geleid tot de nieuwe planologische regeling. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het plangebied. In hoofdstuk 3 en 4 wordt een beschrijving gegeven van de planologische en juridische status quo van het gebied. Hoofdstuk 5 bevat een beschrijving van het voor de ontwikkeling relevante beleid en regelgeving van de hogere overheden. Hoofdstuk 6 en 7 bevatten de nadere toelichting op het plan. In hoofdstuk 6 wordt het gemeentelijke beleid in het algemeen en dat voor het betreffende gebied in het bijzonder nader toegelicht. In hoofdstuk 7 wordt nader uiteengezet hoe de planvisie vertaald is in de keuze van bestemmingen. Hoofdstuk 8 bevat een verslag van de wijze waarop burgers en overlegpartners bij de planvorming zijn betrokken. In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de verschillende aspecten die van belang zijn voor de uitvoerbaarheid van het plan. En in hoofdstuk 10, tenslotte, wordt uitleg gegeven over de systematiek en werking van het bestemmingsplan.



Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012

HOOFDSTUK II

Het plangebied



2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt in de binnenbocht van de voormalige spoorlijn tussen Aalsmeer en Uithoorn, tussen de Burgemeester Kasteleinweg en de woonstraten 'Baanvak' en 'Spoorlaan'. De grenzen van het plangebied zijn als volgt:

- het hart van de rijweg van het 'Baanvak' en het talud dat grenst aan de tuinen van de bebouwing langs de woonstraat 'Baanvak' in het noorden en oosten;
- de zuidelijke rand van het trottoir voor de woningen Spoorlaan 1 t/m 24, de zuidelijke taludrand van de sloot voor Geraniumstraat 1 t/m 9 en Geraniumstraat 12 en de noordoostelijke rand van de rijweg van de Burgemeester Kasteleinweg in het zuiden en westen.



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

2.2 Typering van het plangebied

Het noordwestelijk deel van het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit grasland, waarin de oude poldersloten nog zichtbaar zijn. De structuur van de oorspronkelijke ontginning van de droogmakerij in (noord)oost-(zuid)westelijke richting is daardoor nog duidelijk herkenbaar. In het plangebied is nabij de Burgemeester Kasteleinweg een klein gemaal aanwezig. Aan de noordoostzijde ligt het talud van het voormalig spoorviaduct (Baanvak). Op het talud zijn diverse bomen en struiken aanwezig.



Afbeelding: grasland in het noordwestelijk deel (links) en een poldersloot langs het talud in het noordoostelijk deel (rechts)

Het zuidoostelijk deel van het plangebied is in gebruik als speelterrein en tot 2008 ook in gebruik geweest als volkstuintencomplex. Tevens was er tot voor kort ter plaatse van Spoorlaan 5a een gebouw van het Rode Kruis met bijbehorend erf. Op het terrein van het Rode Kruis was een klein parkeerterrein aanwezig. Het terrein van het Rode Kruis is niet meer in gebruik en het gebouw is inmiddels gesloopt.

Op het volkstuintencomplex zijn geen gebouwen aanwezig. Het speelterrein bestaat uit een basketbalveldje, voetbalveldje en een Jongeren Ontmoeting Punt (JOP). Ten noordoosten van het volkstuintencomplex en het speelterrein is een vijver aanwezig.



Afbeelding: volkstuintencomplex (links) en speelsterrein (rechts)

Het plangebied is voor auto's in de huidige situatie uitsluitend bereikbaar via de Spoorlaan. Fietsers kunnen het plangebied bereiken via de Spoorlaan of via het fietspad langs de Burgemeester Kasteleinweg (en verder via de Geraniumstraat).

2.3 Stedenbouwkundige en architectonische structuur

In het plangebied is nauwelijks bebouwing aanwezig zodat er geen sprake is van een stedenbouwkundige en architectonische structuur. Het enige gebouw was het inmiddels gesloopte gebouw van het Rode Kruis, welk uit één laag met een kap bestond.



2.4 Samenhang met de omgeving

Door het voormalige spoortalud aan de noord- en oostzijde, alsmede de drukke Burgemeester Kasteleinweg in het westen, is het plangebied enigszins geïsoleerd gelegen. In het gebied dat op het voormalige spoortalud is gelegen, is eind jaren '80 / begin jaren '90 een buurt gerealiseerd (rond de woonstraten 'Wissel' en 'Baanvak'). De bebouwing aan de woonstraten 'Wissel' en het 'Baanvak' kenmerkt zich door een sterk aaneengesloten bebouwing met een traditionele architectuur van twee lagen met een kap. De woningen zijn voorzien van een voorerf met berging en een achtertuin. Het maaiveld van de buurt is door de ligging bovenop het voormalige spoortalud hoger dan het plangebied Spoorlaan. Doordat de achterkanten van de woningen grenzen aan het plangebied Spoorlaan is de woonbebouwing ten opzichte van het plangebied afgeoriënteerd. Enige samenhang is er slechts door de situering van een aantal openbare plekken aan de zijde van het plangebied Spoorlaan.

De aan de zuidoostkant gelegen woonbebouwing langs de 'Wilgenlaan' en 'Achter de Wilgen' heeft een open en groen karakter en bestaat vooral uit vrijstaande, éénlaagse woningen met kap en grote tuinen. Deze woonbebouwing wordt van het plangebied gescheiden door de weg 'Baanvak' en de aangrenzende groenzone.



Afbeelding: de hoger gelegen en aaneengesloten woningen aan het 'Baanvak' (links) en vrijstaande woningen in 'Achter de Wilgen' (rechts)

De woonbebouwing aan de andere zijde van de Spoorlaan bestaat uit éénlaagse, aaneengesloten woningen met een kap. De woningen hebben een achtertuin met berging. Aan de zijde van het plangebied is de woonbebouwing afgerond door de Spoorlaan, als een ten opzichte van de polderstructuur diagonale lijn in de stedenbouwkundige plattegrond (zie afbeelding in paragraaf 2.1).



Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012



Afbeelding: aaneengesloten woningen langs 'Spoorlaan' (links) en de weg Spoorlaan (rechts)

De tweedeling die het huidige tracé van de N201 tot gevolg heeft voor het dorpscentrum van Aalsmeer, is in het plangebied duidelijk zichtbaar. De Burgemeester Kasteleinweg splitst het plangebied af van het dorpscentrum van Aalsmeer. De tweedeling wordt geaccentueerd door een parallel aan de Burgemeester Kasteleinweg gebouwde appartementengebouw. Het gebouw telt vijf verdiepingen en is aan de zijde van de Burgemeester uitgevoerd met een dove gevel om de bewoners van het appartementsgebouw te beschermen tegen verkeerslawaaï.



Afbeelding: de huidige Burgemeester Kasteleinweg (links) en het appartementengebouw met dove gevel (rechts)



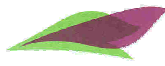
Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012

HOOFDSTUK III Planologische inventarisatie



3.1 Ruimtelijke kwaliteit

In dit hoofdstuk wordt beschreven met welke ruimtelijke relevante feiten en omstandigheden op voorhand rekening moet worden gehouden bij de planvorming voor het betreffende gebied.

3.1.1 *Grondgebonden waarden*

3.1.1.1 Landschap en Natuur

In het plangebied bevinden zich geen natuurgebieden die op grond van de Flora- en faunawet voor gebiedsbescherming in aanmerking komen. Uit een in juli 2007 uitgevoerde natuurtoets (geactualiseerd in 2011) is gebleken dat in het gebied o.a. de beschermde kleine modderkruiper alsmede enkele vleermuissoorten voorkomen (zie subparagraaf 9.2.1). Bij de planvorming dienen negatieve effecten op deze soorten te worden voorkomen.

3.1.1.2 Cultuurhistorie

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geeft een overzicht van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen en structuren. Het plangebied wordt op de kaart aangeduid als stedelijk landschap.

De gemeente heeft voor haar grondgebied een Globale Cultuurhistorische analyse uitgevoerd (CHA), genaamd "Gebroken landen, geheelde gronden" (d.d. 17 november 2011). Het rapport is te zien als een basisdocument met elementen voor nadere discussie en uitwerking om in een volgende stap te komen tot een beleidsnota Cultuurhistorie. In de CHA is een onderverdeling in deelgebieden gemaakt waarbij per deelgebied beleidsaanbevelingen zijn gemaakt. Het plangebied van dit bestemmingsplan behoort tot het deelgebied "Aalsmeer-dorp". Relevante beleidsaanbevelingen voor het gehele deelgebied zijn:

- handhaving van het 'overall' onderscheid in ruimtelijke geleding;
- handhaving - en eventueel versterking of ontwikkeling - van de korrelgrootte die in zo'n woongebied sinds zijn ontstaan aanwezig is;
- een bouwstijl en architectuur voor nieuwbouw die passen bij de identiteit van een plek;
- nieuwe dorpsuitbreidingen inpassen in het historisch gegroeide ruimtelijke beeld;
- handhaven - en eventueel versterken - van de historisch bepalende spoorwegtracés, dijken en kaden, inclusief eventuele hoogte en profiel.

Aan de rand van het plangebied ligt de voormalige lokale spoorlijn Nieuwersluis-Aalsmeer-Uithoorn. Het restant van de voormalige lokale spoorlijn is zichtbaar in de vorm van het talud van het Baanvak.

3.1.1.3 Archeologie

Het plangebied maakt deel uit van een poldergebied dat tussen 1650 en 1674 is drooggelegd. Raadpleging van de historische kaarten levert geen aanwijzingen op voor historische bebouwing.



3.1.1.4 Water

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Er zijn geen waterkeringen in de nabijheid van het plangebied. Ter plaatse van de Burgemeester Kasteleinweg zijn duikers aanwezig om het water ten zuidwesten van de huidige N201 af te voeren naar het gemaal bij de Molenvliet (in het zuidoosten van de polder). Vanwege een beperkte doorstroming vormen de duikers een knelpunt in het watersysteem.

3.1.2 Milieu

3.1.2.1 Waterkwaliteit

Het plangebied is gelegen in de Horn- en Stommeerpolder. Deze polder heeft een gemiddeld maaiveldniveau van circa 4,00 meter – NAP. Het gebied ligt in een peilvak met een zomerpeil van NAP -5,00 en een winterpeil van NAP -5,10. De drooglegging is hierbij circa 1,10 meter. In de Stommeerpolder zijn lage zuurstofconcentraties aanwezig maar daarentegen worden er weinig zware metalen in het oppervlaktewater aangetroffen.

3.1.2.2 Bodemkwaliteit

Op de bodemkaart is aangegeven dat de bodem in het plangebied bestaat uit veen. De bodemkwaliteitskaarten die voor de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Ouder-Amstel en Uithoorn in het kader van het regionale bodembeheersplan (d.d. juni 2008) zijn opgesteld voor de bovengrond en ondergrond geven een diffuse bodemkwaliteit van een gebied weer. Uit de bodemkwaliteitskaart voor de bovengrond (0 tot 0,5 meter – maaiveld) blijkt dat het plangebied gelegen is in de bodemkwaliteitszone B1. Op grond hiervan geldt voor het plangebied in het algemeen de verwachting dat de bovengrond schoon is. Uit de kwaliteitskaarten voor de ondergrond (0,5 meter – maaiveld tot 2 meter – maaiveld) blijkt dat het plangebied is gelegen in bodemkwaliteitszones O6 en O12. Op grond daarvan mag worden verwacht dat de ondergrond schoon is.

3.1.2.3 Luchtkwaliteit

In 2008 is onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd voor de gehele gemeente Aalsmeer. In dat onderzoek is indertijd niet gebleken dat er binnen de gemeente sprake is van een overschrijding van normen. Het onderzoek is inmiddels niet meer actueel maar er kan op basis van het onderzoek wel worden gesteld dat er op voorhand geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit te verwachten zijn. In het kader van het onderhavige bestemmingsplan is nieuw onderzoek voor het project uitgevoerd (zie paragraaf 9.1.3).

3.1.2.4 Geluidkwaliteit

Het plangebied is gelegen buiten de geluidzone van een industrieterrein of een spoorweg. In de planvorming dient rekening gehouden te worden met de ligging van het plangebied in de geluidzone van de Burgemeester Kasteleinweg. In verband met de omlegging van de N201 wordt een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd tussen Aalsmeer Dorp en de N201: de zogenaamde Noordvork. Het bestemmingsplan om deze weg mogelijk te maken is in 2010 onherroepelijk geworden. Het plangebied Spoorlaan ligt ook in de geluidzone van deze toekomstige verbindingsweg. Daarnaast is het plangebied gelegen binnen de 20Ke contour, zodat aangenomen moet worden dat ook luchtvaartverkeerslawaai medebepalend is voor het akoestisch leefklimaat.



3.1.3 Milieuzonering

In de omgeving van het plangebied bevindt zich geen gezoneerd bedrijventerrein. De zonering van bedrijventerrein Schiphol Oost bevindt zich buiten het plangebied.

3.1.4 Externe veiligheid

3.1.4.1 Opslag gevaarlijke stoffen

In en nabij het plangebied zijn geen instellingen aanwezig waarvan vanwege de opslag van gevaarlijke stoffen invloed verwacht mag worden op de externe veiligheid in het gebied.

3.1.4.2 Transport gevaarlijke stoffen

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad besloten het vervoer van gevaarlijk stoffen vooral via provinciale wegen te laten verlopen. Door deze te voorzien van routeringsborden worden de gemeentelijke wegen uitgesloten van het vervoer gevaarlijke stoffen. Vervoer gevaarlijke stoffen vindt plaats over de provinciale wegen Legmeerdijk, Bosrandweg en Burgemeester Kasteleinweg. Alle overige wegen – dus ook de toekomstige Noordvork - zijn verboden voor transport gevaarlijke stoffen, tenzij daarvoor ontheffing wordt verleend.

De nabij het plangebied gelegen Burgemeester Kasteleinweg (N201) is een provinciale weg en daardoor tot het moment van afwaardering aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Vanwege het groepsrisico geldt er in het algemeen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een veiligheidszone van 200 meter vanuit de as van de betreffende vervoerslijn. Het plangebied ligt tot aan het moment van afwaardering grotendeels binnen de veiligheidszone van de Burgemeester Kasteleinweg. Voor de periode tot afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg is onderzoek naar externe veiligheid noodzakelijk.

De omgelegde (nieuwe) N201 zal de functie van hoofdroute van transport gevaarlijke stoffen overnemen van de Burgemeester Kasteleinweg (de huidige N201). Wel dient daarbij aangetekend te worden dat door de tunnel van de nieuwe N201 onder de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder (de Waterwolftunnel) geen transport van LPG en propaan plaats mag vinden. De tunnel is namelijk een zogenaamde categorie-1 tunnel.

Na de omlegging van de N201 zal de Burgemeester Kasteleinweg worden afgewaardeerd en niet meer als provinciale weg fungeren. Het tankstation langs de Burgemeester Kasteleinweg zal in de toekomst mogelijk niet langer meer bevoorrad kunnen worden via de Burgemeester Kasteleinweg uit de richting van Uithoorn. Het tankstation zal dan worden bevoorrad via de Burgemeester Kasteleinweg uit de richting van de A4 (waarbij de tankwagen zal keren ter hoogte van de kruising van de Noordvork en de Burgemeester Kasteleinweg). Het plangebied is gelegen binnen 200 meter van deze toekomstige transportroute. Er is daarom ook onderzoek naar externe veiligheid noodzakelijk voor de periode na afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg (zie subparagraaf 9.2.3).

3.1.4.3 Transport gevaarlijke stoffen buisleidingen

Ten noorden van het plangebied is op circa 140 meter een 12 inch hogedruk gasleiding (40 bar) aanwezig. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van 200 meter vanaf de hogedruk gasleiding. Een QRA-onderzoek (onderzoek groepsrisico) vanwege gasleidingen is daarom nodig (zie subparagraaf 9.2.3).



3.1.4.4 Luchthavenindelingbesluit

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Het plangebied is gelegen in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit. Het Luchthavenindelingbesluit legt beperkingen op aan ruimtelijke ontwikkelingen die binnen het plangebied mogelijk zijn. Het betreft daarbij beperkingen met betrekking tot bouwhoogtes en beperkingen met betrekking tot mogelijke functies.

- Geluidgevoelige functies

In het Luchthavenindelingbesluit zijn (mede) in verband met vliegtuiglawaai (bouw)beperkingen opgenomen ten aanzien van geluidgevoelige functies. Het plangebied ligt buiten de zone waar in principe geen nieuwe geluidgevoelige objecten zijn toegestaan in verband met vliegtuiglawaai. Er gelden vanwege vliegverkeer derhalve binnen het plangebied geen beperkingen voor het realiseren van geluidgevoelige functies als wonen.

- Vogelaantrekkende functies

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

- Hoogtebeperkingen

Als gevolg van veiligheidsnormen in verband met het gevaar op doorschieten en te vroeg landen van vliegtuigen, gelden in het plangebied beperkingen ten aanzien van de maximaal toegestane hoogtes van gebouwen. Ter hoogte van het noordelijk deel van het plangebied mag de bouwhoogte ten hoogste circa 36 meter bedragen. De bouwhoogte mag onder een hellend vlak van 0.9° oplopen tot circa 38 meter in het zuidoosten van het plangebied. De hoogtes gelden vanaf het peil van Schiphol (4 m – NAP). Dat betekent dat alle in het LIB genoemde hoogtematen worden gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven Schiphol. Een hoogtemaat van bijvoorbeeld 26 meter komt overeen met 22 m + NAP. Het gemiddelde polderpeil ter plaatse van het plangebied bedraagt 4,2 m – NAP en is daarmee nagenoeg gelijk aan het peil van Schiphol.

3.2 Ruimtelijke functies

3.2.1 *Infrastructurele voorzieningen*

3.2.1.1 Verkeer

In de huidige situatie is het plangebied via de Spoorlaan en de Ophelialaan aangesloten op de Burgemeester Kasteleinweg (N201). Na afwaardering van de huidige Burgemeester Kasteleinweg (naar verwachting eind 2013) zal de Spoorlaan worden verlengd tot aan de Burgemeester Kasteleinweg zodat beide wegen op elkaar zijn aangesloten.

Langs de Burgemeester Kasteleinweg loopt momenteel een vrijliggend tweezijdig fietspad. Dit fietspad is onderdeel van de doorgaande fietsroute richting Hoofddorp en Uithoorn. Het fietspad buigt ter hoogte van de Geraniumstraat af van de Burgemeester Kasteleinweg. Na afwaardering zal de Burgemeester Kasteleinweg worden geheerprofileerd maar de weg zal in ieder geval (ook) als langzaamverkeersroute blijven fungeren.



3.2.1.2 Watergangen

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland en is gelegen in de Stommeerpolder. Deze polder is een droogmakerij met een gemiddeld maaiveldniveau van circa 4,00 m – NAP. In het peilgebied wordt een peil gehanteerd van 5,0/5,1 meter – NAP. De afwatering vindt plaats via een gemaal nabij de molen op de Molenvliet. Ter plaatse van de Burgemeester Kasteleinweg zijn duikers aanwezig om het water ten zuidwesten van de huidige N201 af te voeren naar het gemaal bij de Molenvliet. Deze duikers vormen in verband met de beperkte doorstroming een knelpunt in het watersysteem.

De bodemopbouw is vanwege de aanwezigheid van kleiige lagen naar verwachting minder tot niet geschikt voor infiltratie van hemelwater.

Het water wordt momenteel afgevoerd via een aantal watergangen in het plangebied die met elkaar in verbinding staan. Dit betreft overigens niet alleen het aanwezige oppervlakte water maar ook de in het gebied aanwezige kwel.

In het plangebied zijn drie watergangen haaks op de Burgemeester Kasteleinweg aanwezig. Deze watergangen zijn door middel van duikers verbonden met het gebied aan de andere zijde van de Burgemeester Kasteleinweg. De drie watergangen in het plangebied komen uit op een watergang aan de onderkant van het talud bij de bebouwing rondom de woonstraat 'Baanvak'. Aan de zuidoostkant van het plangebied eindigt deze watergang in een waterpartij. Deze waterpartij staat door middel van een watergang en een duiker in verbinding met de watergang van het Spoorlijnpad.

3.2.1.3 Netwerken van openbaar nut

Centraal in het plangebied is een regionale gastransportleiding van de gasunie aanwezig (8 inch). Afhankelijk van de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met vrijwaringszones aan weerszijden van de buisleiding. Er geldt geen toetsingsafstand voor deze leiding. Onderzoek naar externe veiligheid is daarom niet aan de orde.

3.2.2 *Occupatie/benutting*

3.2.2.1 Maatschappelijk

In het zuidelijk deel bevond zich een gebouw met daarin een maatschappelijke voorziening, zijnde het Rode Kruis. Het Rode Kruis heeft de locatie inmiddels verlaten.

3.2.2.2 Overig

In het zuidelijk deel van het plangebied bevinden zich enkele voormalige volkstuintjes en speelvoorzieningen.



Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012

HOOFDSTUK IV Juridische inventarisatie



4.1 Planologische besluiten

Op de in het plangebied gelegen gronden is het bestemmingsplan “Stommeer-Zuid 1964” van toepassing. Dit bestemmingsplan is op 3 februari 1965 vastgesteld en op 24 januari 1967 goedgekeurd.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan “Stommeer zuid 1964”

Ter plaatse van het grootste deel van het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan gelden de bestemmingen “Openbare en bijzondere gebouwen en terreinen”, “Bijzondere doeleinden” en “Sport en speelterreinen”:

- Het terrein rond het, inmiddels gesloopte, gebouw van het Rode Kruis (Spoorlaan 5a) is bestemd als “Openbare en bijzondere gebouwen en terreinen”. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor uitsluitend bebouwing met openbare en bijzondere gebouwen, zoals scholen, verenigingsgebouwen, gebouwen die bestemd zijn voor eredienst, alsmede bijbehorende bijgebouwen. Het bouwvlak in het bestemmingsvlak mag voor maximaal 50% worden bebouwd en de maximum bouwhoogte bedraagt 7,5 meter.
- De bestemming “Bijzondere doeleinden” is van toepassing op de gronden ten noordwesten van het terrein rond het voormalige gebouw van het Rode Kruis. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor uitsluitend bebouwing ten behoeve van instellingen van algemeen nut, alsmede de bijbehorende bijgebouwen. Het bouwvlak in het bestemmingsvlak mag voor maximaal 30% worden bebouwd en de maximum bouwhoogte bedraagt 10 meter.
- De gronden ten zuidoosten van het terrein rond het voormalige gebouw van het Rode Kruis zijn bestemd als “Sport en speelterreinen”. Ter plaatse van deze gronden is alleen bebouwing ten dienste van de bestemming toegestaan.



Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012

Ter voorbereiding op een nieuw bestemmingsplan dient onderzocht te worden in hoeverre in het verleden vrijstellingen zijn verleend voor functies en gebouwen die niet binnen het vigerende bestemmingsplan passen.

De aanwezige functies en bebouwing in het plangebied zijn in overeenstemming met het bestemmingsplan. Er zijn geen vrijstellingsprocedures doorlopen.

4.2 Strijdige functies

Binnen het plangebied bevinden zich geen gebouwen of functies die strijdig zijn met het geldende bestemmingsplan.



HOOFDSTUK V Beleidskaders en regelgeving



5.1 Ruimtelijk beleid

5.1.1 *Beleid van het Rijk*

5.1.1.1 Nota Ruimte

Begin 2006 is de Nota Ruimte aangenomen. Algemene uitgangspunten voor deze nota zijn:

- ontwikkelingsplanologie,
- decentralisatie,
- deregulering,
- uitvoeringsgerichtheid.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking heeft. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie,
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland,
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden,
4. het borgen van veiligheid.

Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Aalsmeer valt binnen het gebied van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). Door middel van bundeling en organisatie wil het Rijk beleidsstrategieën voor economie, infrastructuur en verstedelijking hanteren.

De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn:

- ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra;
- versterking van de economische kerngebieden;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden;
- bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden;
- behoud en versterking van de variatie tussen stad en land;
- afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding;
- waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Nieuwe bebouwing ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten dient grotendeels geconcentreerd tot stand te komen in bestaand bebouwd gebied (circa 40% van het totale uitbreidingsprogramma). De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

In de Nota Ruimte is aangegeven dat binnen de 20 Ke-contour in principe geen nieuwe woningbouw uitleglocaties zijn toegestaan, behoudens de locaties die in de verstedelijkingsafspraken (Vinex en Vinac 2010) zijn vastgelegd. Daarnaast is herstructurering en intensivering van bestaand bebouwd gebied (2000) binnen de 20 Ke-contour mogelijk. De herontwikkeling die door middel van dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is te beschouwen als stedelijke vernieuwing. De herontwikkeling vindt plaats



binnen bestaand stedelijk gebied en leidt tot verdichting. De herontwikkeling is daarmee aan te merken als een herstructureringsopgave, zodat het plan in overeenstemming is met het beleid inzake de 20 Ke-contour uit de Nota Ruimte.

De herontwikkeling die via dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is te beschouwen als stedelijke vernieuwing. De herontwikkeling vindt plaats in bestaand stedelijk gebied en leidt tot verdichting. Er wordt derhalve voldaan aan het beleid zoals gesteld in de Nota Ruimte.

5.1.1.2 Realisatieparagraaf Ruimtelijk Beleid

Het Rijk heeft de nationale ruimtelijke belangen geïdentificeerd in de Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid. De Realisatieparagraaf is toegevoegd aan de Nota Ruimte. De aanleiding voor het opstellen van de Realisatieparagraaf is de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). De nieuwe Wro verlangt niet alleen dat verantwoordelijkheden en belangen worden benoemd, maar dat daarnaast ook inzichtelijk is hoe deze belangen zullen worden verwezenlijkt. In de Realisatieparagraaf zijn 33 nationaal ruimtelijke belangen aangegeven, waaronder:

- a. (07) Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
- b. (09) Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid;
- c. (12) Het op orde brengen en houden van de regionale watersystemen;
- d. (19) De ruimtelijke basiskwaliteit van het landschap: behoud en versterking van de kernkwaliteiten met betrekking tot natuur, architectuur, cultuurhistorie, gebruikswaarde en belevingswaarde van het landschap (landschappelijke kwaliteit).

De herontwikkeling die via dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt vindt plaats in bestaand stedelijk gebied en leidt tot verdichting. Er wordt rekening gehouden met diverse milieu-aspecten, externe veiligheid, het regionale watersysteem en cultuurhistorie. Er wordt derhalve voldaan aan het beleid zoals gesteld in de Realisatieparagraaf.

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

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (Barro).

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

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



helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zullen de Nota Ruimte en Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

De inwerkingtreding van de Amvb vindt gefaseerd plaats. Een eerder ontwerp Amvb Ruimte is in 2009 aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden en met de Tweede Kamer besproken. Ook is het traject van advisering door de Raad van State doorlopen. Een beperkt aantal onderdelen uit het eerdere ontwerp zijn opgenomen in het nu voorliggende ontwerp. Deze onderdelen worden nu definitief vastgesteld. Het betreft de onderdelen:

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

De nieuwe artikelen in de Amvb Ruimte zullen zo spoedig mogelijk aan de Eerste en Tweede Kamer worden aangeboden. Deze artikelen is met de SVIR en plan-MER op 3 augustus 2011 ter inzage gelegd. Met ingang van 30 juni 2011 zijn deze stukken digitaal ter beschikking gesteld. Gedurende een termijn van 6 weken kunnen zienswijzen worden ingediend.

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

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

5.1.1.4 Nota Mensen, wonen en wensen

In deze nota heeft het kabinet in november 2000 haar visie op het wonen in de 21^e eeuw neergelegd. De nota stelt de burger centraal in het woonbeleid. Dat is nodig, want uit onderzoek is gebleken dat de woonwensen van de burger nog onvoldoende worden bediend.



Ten aanzien van het wonen dienen de kwaliteit en de keuzevrijheid centraal te staan. De vijf kernopgaven van het beleid zijn:

- a. Vergroten van de zeggenschap over de woning en de woonomgeving.
- b. Kansen scheppen voor mensen in kwetsbare posities.
- c. Bevorderen van wonen en zorg op maat.
- d. Verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit.
- e. Tegemoet komen aan de groene woonwensen.

Ten aanzien van het bevorderen van wonen en zorg op maat is opgemerkt dat de keuzevrijheid verder vergroot wordt door het verbeteren en vergroten van het aanbod van woningen die geschikt zijn voor zorgbehoevenden. Dit aanbod dreigt in de nabije toekomst af te nemen door de herstructurering van de naoorlogse wijken. Om dit op te vangen, wil het kabinet met gemeenten, provincies en woningcorporaties concrete afspraken maken over de aantallen te bouwen levensloopbestendige en toegankelijke woningen en over de aanpassingen in de bestaande woningvoorraad. Van groot belang is ook de nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen in de wijk. Gemeenten moeten daarop nadrukkelijk letten bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Een concentratie van voorzieningen als kinderopvang, scholen, gezondheidscentra en welzijnsvoorzieningen biedt zowel zorgbehoevenden als hun verzorgers uitkomst. Dat geldt ook voor ouders die werk en de zorgtaak voor hun kinderen willen combineren.

Het verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit is nodig om de stad weer aantrekkelijk te maken om in te wonen. Het kabinet heeft een visie op de totale bouwopgave, die nodig is om de gewenste woonkwaliteit in de steden tot stand te brengen. Daarbij gaat het vooral om een transformatie-opgave, waarbij de stedelijke buiten-centrum milieus worden getransformeerd in centrum-stedelijke milieus en/of groen-stedelijke milieus.

Het bestemmingsplan draagt bij aan het uitvoeren van de nota doordat de stedelijke woonkwaliteit in het plangebied wordt verbeterd. Ook wordt bijgedragen aan de totale bouwopgave.

5.1.2 Beleid van de provincie

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

In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de ruimtelijke verordening is dit beleid vervolgens in regels vertaald. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Onderwerpen zijn ondermeer volumineuze detailhandel op bedrijventerreinen, grootschalige (perifere) detailhandel, locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied, het bouwen van woningen of bedrijventerrein in landelijk gebied, "groene ruimten" zoals nationale landschappen en Rijksbufferzones, "blauwe ruimten" zoals waterkeringen en energie (zoals de bouw van windmolens).

De Structuurvisie gaat onder meer in op klimaatbestendigheid, de ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad en duurzaam ruimtegebruik. Gelet op de totaalkaart van de Structuurvisie is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als "Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen". In een dergelijk gebied wordt beleidsmatig uitgegaan van innovatief ruimtegebruik, intensiveren, herstructureren,



kwaliteitsverbetering en kennisintensieve en creatieve milieus. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is het plangebied van dit bestemmingsplan eveneens aangewezen als "Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen".

Geconcludeerd kan worden dat de binnen dit bestemmingsplan beoogde nieuwe ontwikkelingen passen binnen de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

5.1.3 *Beleid van de Stadsregio*

5.1.3.1 Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Hiervoor geldt dat wordt aangesloten op de beleidsdoelstelling die zijn genoemd in de Regionale Agenda van het ROA. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. In de woonvisie zijn de ambities voor het wonen verder uitgewerkt:

- **Kwantiteit:** Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amstelland-Meerlanden (ROA-zuid) gaat de woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 1.325 woningen (1.600 nieuw te bouwen woningen minus 275 te slopen woningen).
- **Kwaliteit:** Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken;
- **Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad:** Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- **Een open woningmarkt is essentieel:** In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

In het plangebied Spoorlaan wordt de realisatie van 72 woningen mogelijk gemaakt. Dit draagt bij aan de opgave om jaarlijks 1.325 woningen toe te voegen in de regio Amstelland-Meerlanden. In het Beeldkwaliteitsplan voor Spoorlaan is ingegaan op de identiteit en potenties van het gebied.



5.2 Sectoren van overheidsbeleid

5.2.1 *Milieu*

In de kabinetsnota Nationaal Milieubeleidsplan 4 uit 2001 wordt het milieubeleid uiteengezet. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. Volgens het NMP4 moet het lukken binnen dertig jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving.

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) signaleert een aantal knelpunten waar nog niet kan worden voldaan aan de minimale milieukwaliteitcondities. Daarom krijgt het stedelijk gebied in het NMP4 extra aandacht. Het gaat om gezondheidsrisico's door luchtvervuiling (NO₂ en fijn stof), geluidhinder of te grote risico's op calamiteiten. Volgens het NMP4 staat de kwaliteit van de leefomgeving onder druk door een opeenstapeling van milieuproblemen, die onder andere veroorzaakt worden door de intensiteit van het verkeer, de ouderdom van de bewoning, de bedrijvigheid en de beperkte aanwezigheid van groen. Om de milieukwaliteit van de stad te vergroten moeten lawaai, lucht, bodem- en (grond)waterverontreiniging worden aangepakt.

5.2.2 *Water*

5.2.2.1 Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijkblijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van het bestaande openbare groen (langs de Spoorlaan) en een toename van water.

Voor de herontwikkeling van de bestaande N201 (inclusief het onderhavige te herontwikkelen gebied) is een watertoets verricht (zie ook subparagraaf 9.2.2). Uit deze watertoets blijkt dat er in voldoende mate rekening is gehouden met de diverse waterhuishoudkundige aspecten.

5.2.2.2 Keur Rijnland 2009

Per 22 december 2009 is een nieuwe keur in werking getreden, alsmede nieuwe beleidsregels. Een nieuwe keur is nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan de Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De "Keur en Beleidsregels" maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder



kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

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

De keur beval verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarmee instemt, dan wordt dat geregeld in een watervergunning. De keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels, die bij de keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt. De keur en beleidsregels van Rijnland zijn te vinden op de website.

5.2.2.3 Waterbeheerplan 2010-2015

Voor de planperiode 2010-2015 zal het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom dat het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

5.2.3 Verkeer en vervoer

5.2.3.1 Nota Mobiliteit

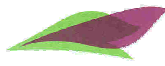
De Nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- het verbeteren van de internationale bereikbaarheid,
- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden,
- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling,
- het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

5.2.3.2 Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP)

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

1. Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Hiermee is het belang van de regio als geheel het beste gediend.
2. Door de regionale middelen vooral in te zetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie worden de dikke verkeersstromen



geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is niet alleen de bereikbaarheid gediend, maar omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid.

3. In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden.
4. Met capaciteitsuitbreidingen alleen, zo die al op tijd gerealiseerd en financieel gedekt zouden kunnen worden, kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Meer naar plaats en tijd gedifferentieerde prijzen vormen effectieve prikkels om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk.
5. Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.
6. De landelijk geformuleerde doelstellingen voor verkeersveiligheid voor deze regio gelden als harde doelstelling voor dit RVVP-beleid.
7. Met dit RVVP wordt er op aangedrongen om bij beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen de aspecten van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid integraal mee te wegen.
8. De bij het RVVP betrokken partijen binden zich aan de hoofdlijnen van dit beleid en aan de in gebiedspakketten vast te leggen afspraken.
9. Om recht te doen aan de noodzaak tot onderlinge afspraken, maar ook aan voldoende flexibiliteit in verdere planuitwerkingen vindt monitoring plaats, zowel op de mobiliteitsontwikkelingen zelf als op de voortgang van het beleid. Het Uitvoeringsprogramma wordt op grond hiervan periodiek geactualiseerd.

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

5.3.3.3 OV-Visie 2010-2030

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

- mensen flexibiliteit en keuze biedt om activiteiten te ontplooiën;
- de aantrekkingskracht vergroot van de Metropoolregio als vestigingsplaats voor bewoners bedrijven en voorzieningen: openbaar vervoer als ruimtelijke kwaliteit;
- vervoerstromen bundelt en structureert en zo ruimtelijke ontwikkelingen stuurt;



- een serieus alternatief biedt voor de auto op drukke tijden en zwaarbelaste verbindingen;
- zorgt voor een schoon en efficiënt alternatief voor de auto in intensieve verblijfs gebieden;
- een basisbehoefte vervult voor mensen die geen auto kunnen, willen of mogen rijden.

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

De belangrijkste herkomsten en bestemmingen in de stadsregio zijn hoogfrequent met elkaar verbonden, met hooguit één overstap op een hoogwaardig knooppunt. Het OV-netwerk bestaat uit verschillende samenhangende lagen: naast het nationale en internationale vervoer met Intercity's en hogesnelheidslijnen zijn er regionaal twee lagen. Ten eerste is dat een combinatie van de regionale trein (de Amsterdamse RegioTrein of ART, een nieuwe regionale formule van de Sprinter en sneltrein) en de stadsgewestelijke metro. Ten tweede gaat het om hoogwaardige vormen van tram en bus. Hun kenmerken zijn een hoge frequentie, behoorlijke snelheid en (ook door vrije banen en voorrang op kruisingen) een hoge betrouwbaarheid. Voorbeeld is de Zuidtangent. Voor lokale verplaatsingen én het voor- en natransport naar en van regionale haltes en stations rijden er fijnmazige ontsluitende bussen en trams. Dat onderliggende net vormt het haarvatenstelsel van het openbaar vervoer.

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



HOOFDSTUK VI Planvisie



6.1 Beleid van de gemeente

6.1.1 *Aalsmeerse Gebiedsvisie*

De omlegging van de N201 plaatst de gemeente Aalsmeer voor de opgave een nieuwe invulling te geven aan het huidige tracé van de N201, de Burgemeester Kasteleinweg. Op 15 maart 2001 heeft de gemeenteraad naar aanleiding van de door de provincie geprojecteerde omlegging van de N201 en als input voor een in verband daarmee op te stellen Intergemeentelijke Gebiedsvisie, de Aalsmeerse Gebiedsvisie vastgesteld. In de Aalsmeerse Gebiedsvisie wordt aan de omlegging van de N201 uitdrukkelijk de doelstelling verbonden om de twee helften van de dorpskern te herenigen. Belangrijke elementen daarnaast zijn het behoud en de versterking van de lintenstructuur in samenhang met de ontkoppeling van wonen en bedrijvigheid, de realisatie van woningbouwlocaties en de ontwikkeling van bedrijventerreinen langs de nieuwe N201.

Op 4 november 2009 heeft de gemeenteraad de nieuwe Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 vastgesteld. In de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 worden de ontwikkelingen die op basis van de Aalsmeerse Gebiedsvisie zijn ingezet als uitgangspunt genomen voor een analyse van de status quo en een aanduiding van de ontwikkelingskoers voor het komende decennium. Als gegeven in de ontwikkeling van Aalsmeer wordt inmiddels beschouwd de herontwikkeling van verouderde glastuinbouwgebieden, de bouw van een aantal grotere woonwijken, de ontwikkeling van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer langs de omgelegde N201 en de herontwikkeling van het bestaande tracé van de N201.

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.

6.1.2 *Woonvisie Aalsmeer*

Op 14 juli 2011 is de woonvisie voor de gemeente Aalsmeer vastgesteld door de gemeenteraad. De woonvisie kan gezien worden als uitwerking van de in 2009 vastgestelde Gebiedsvisie en geeft de visie van de gemeente weer op het gebied van Wonen. Deze missie luidt: "Het is goed wonen in Aalsmeer en dat willen we zo houden. Kwaliteit staat voorop. Die moet ook bereikbaar zijn voor mensen voor wie dat –vanwege bijvoorbeeld financiën of gezondheid- niet vanzelfsprekend is. We blijven groeien, maar slechts beheerst, en verleggen de aandacht naar het bestaande woonaanbod." Deze missie is uitgewerkt in een aantal speerpunten:

- a. inspelen op woonwensen;
- b. blijvende zorg voor betaalbaarheid;
- c. meer kansen voor jongeren;
- d. een zorgzame gemeente;
- e. van kwantiteit naar kwaliteit.



- Ad a: gestreefd wordt naar een grotere variatie in het woonaanbod zodat beter in kan worden gespeeld op (veranderende) woonwensen van de Aalsmeerse inwoners. Om adequaat in te kunnen spelen op veranderende woonwensen zal er elke vijf jaar een woonwensenonderzoek worden uitgevoerd. De uitkomsten van het onderzoek fungeren als uitgangspunt voor nieuw op te starten nieuwbouwprojecten. Het eerstvolgende woonwensenonderzoek zal in 2014 worden gehouden. Momenteel is er een grote vraag naar onder meer eengezinswoningen. Flexibiliteit in bestemmingsplannen is wenselijk om variatie in verkaveling en/of collectief particulier opdrachtgeverschap mogelijk te maken.
- Ad b: gestreefd wordt aan sociale huurvoorraad van ongeveer het huidige niveau. In het gemeentebrede basis nieuwbouwprogramma tot 2020 is 16% sociale huurwoningen opgenomen maar dit percentage kan per locatie verschillen.
- Ad c: in 2012 wordt een plan uitgewerkt voor enkele specifiek voor jongeren/starters bedoelde projecten.
- Ad d: in het aanbod voor ouderen worden de wensen van deze groep gevolgd: het zodanig faciliteren dat een groot deel in de huidige woning kan blijven, al dan niet met aanpassingen. Voor andere ouderen worden nieuwe woningen gebouwd ten behoeve van verhuizen naar minder m², meer comfort en/of nabij voorzieningen. Nieuwbouw is zoveel mogelijk levensloopbestendig of zodanig gebouwd dat aanpassing eenvoudig mogelijk is.
- Ad e: de aandacht verschuift van nieuwbouw op uitleglocaties naar veranderingen in bestaand bebouwd gebied. Aalsmeer herbergt kleinschalige woongebieden in een voor de regio relatief ruime en groene setting. Het dorpse karakter geldt ook voor nieuwbouw. De invulling daarvan kan per type locatie verschillen.

Het bouwprogramma voor de periode 2011 tot en met 2020 bedraagt per saldo maximaal 1.500 woningen (uitgaande van circa 1.650 nieuw te bouwen woningen). Deze nieuw te bouwen woningen zijn onderverdeeld in verschillende prijsklassen (variërend van goedkoop naar duur). Circa 30% zal als appartement worden gerealiseerd om zo in te kunnen spelen op de wensen van de groeiende groep ouderen en van jongere, met name eenpersoonshuishoudens.

6.1.3 Aalsmeers Verkeers- en vervoersplan (AVVP)

Aalsmeer zet voor de komende jaren sterk in op uitbreiding van de woningvoorraad en uitbreiding van het werkareaal. Ook vanuit de buurgemeenten worden vergelijkbare initiatieven ontplooid (werkstad A4, bedrijventerreinen Uithoorn en Amstelveen). De omlegging van de N201 en realisatie van een busbaan over het oude tracé van de N201 hebben ruimtelijke consequenties in Aalsmeer. Gevoegd bij de bestaande knelpunten in de verkeersnetwerken levert dit een aantal concrete opgaven op, die bepalend zijn voor het functioneren van het (toekomstige) verkeer- en vervoersysteem in Aalsmeer. Deze opgaven zijn te herleiden aan de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Eind 2009 is het Aalsmeers Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld. Dit plan legt de uitgangspunten en randvoorwaarden zoals gesteld in de "kadernota verkeer en vervoer" (25 januari 2007) vast en heeft als doel om een evenwichtig infrastructureel netwerk in Aalsmeer te verkrijgen, waardoor functies in Aalsmeer middels verschillende modaliteiten goed bereikbaar zijn, de inrichting van het netwerk veilig is en dat overlast veroorzaakt door verkeer in Aalsmeer leefbaar is en blijft.

Voor de bereikbaarheid van Aalsmeer is de aanleg van de 'omgelegde N201' van cruciaal belang. Het zorgt voor een complete verandering van (doorgaande) verkeersstromen. Veel van de opgaven voor de toekomstige verkeersstructuur zijn te herleiden tot het dilemma



tussen het bereikbaar willen houden van de gemeente, zonder dat er te veel ongewenst verkeer door de kernen rijdt (leefbaarheid).

In het Aalsmeers Verkeer- en Vervoersplan zijn drie doelstellingen vastgelegd:

- Het verbeteren van de regionale en lokale bereikbaarheid met alle vervoerwijzen;
- Zorgen voor een verkeersveilige leefomgeving;
- Zorgen voor een leefbaar verblijfsklimaat.

De kern Aalsmeer is voor autoverkeer via drie 'invalswegen' bereikbaar. Van daaruit komt men op de lokale hoofdstructuur van waaruit het verkeer wordt verdeeld over de kern. Op het lokale wegennet wordt het verkeer naar de meest geschikte routes geleid door aanpassing van de vormgeving van wegen (waardoor snelheid en capaciteit worden vergroot of juist verkleind). In het AVVP is een wegencategorisering voor autoverkeer opgenomen. De Burgemeester Kasteleinweg is daarin aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) waarbij ter hoogte van de Ophelialaan een knip is voorzien. Andere in het AVVP genoemde relevante maatregelen in de omgeving van het plangebied zijn de aanleg van de Noordvork (tussen Burgemeester Kasteleinweg en Ophelialaan-Stommeerkade, de aanleg van een twee-strooks rotonde op de kruising Burgermeester Kasteleinweg-Noordvork, het herinrichten van de Burgemeester Kasteleinweg door voor het wegvak vanaf de tweebaans rotonde tot aan de Aalsmeerderbrug twee rijbanen Aalsmeer uit en één rijbaan Aalsmeer in te realiseren en het wijzigen van het eenrichtingsverkeer van de 1^e J.C. Mensinglaan, de 2^e J.C. Mensinglaan en de Ophelialaan (tussen Cyclamenstraat en Burgemeester Kasteleinweg) in tweerichtingsverkeer.

In het AVVP is ook gekeken naar routes voor goederenvervoer. Uitgangspunt is dat de werkgebieden en bedrijventerreinen goed toegankelijk moeten zijn voor vrachtverkeer zonder dat er sprake is van overlast in woon- en verblijfsgebieden. De wegen voor goederenvervoer moeten voldoende breed zijn en er geldt in principe een maximum snelheid van 50 km/uur. Nabij het plangebied zijn de Burgemeester Kasteleinweg (tussen Ringvaart en Noordvork) en de Noordvork aangewezen als hoofdontsluiting goederenvervoer (lokaal). Het netwerk goederenvervoer sluit aan op het Regionale Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer.

De Burgemeester Kasteleinweg is verder aangewezen als route voor busvervoer en is onderdeel van een primaire fietsroute. De route Baanvak-Spoorlaan is eveneens onderdeel van een primaire fietsroute.

6.1.4 Waterplan

In het ontwerp waterplan Aalsmeer 'Droge voeten en schoon water' (Oranjewoud in opdracht van gemeente Aalsmeer en Hoogheemraadschap Rijnland, 1 juli 2008) wordt een visie gepresenteerd tot 2050 en wordt het waterbeheer van de gemeente Aalsmeer en het Hoogheemraadschap Rijnland over de periode 2008-2015 uiteengezet. In het waterplan zijn de meest recente beleidsontwikkelingen opgenomen en vertaald naar onderzoeks- en uitvoeringsmaatregelen. Het plan moet leiden tot goed functionerende watersystemen, waarbinnen een goede waterkwaliteit en - kwantiteit zijn gewaarborgd.

De gemeente kent drie bemalingsgebieden: Aalsmeer Centrum (waartoe het plangebied van dit bestemmingsplan behoort) valt in het beheersgebied van Hoogheemraadschap Rijnland. In dit gebied zijn gemengde rioolstelsels aangelegd. In het bemalingsgebied Centrum zijn 22 overstorten verspreid over het gebied en deze lozen zowel op de boezem als op het polderwater. Het streven is gericht op het schoonhouden van water door het reduceren van overstort van afvalwater en het scheiden door afkoppelen van verhard oppervlak. Het afkoppelen door particulieren wordt gestimuleerd. In het afvalwaterakkoord is afgesproken



19 hectare stedelijk gebied af te koppelen. Hiermee wordt de emissie vanuit de riolering op het oppervlaktewater sterk gereduceerd en wordt voldaan aan de zogenaamde basisinspanning. De prioriteiten voor het afkoppelen liggen niet in het plangebied.

De rapporten 'Afkoppelen Aalsmeer Centrum' en 'Waterkwaliteitstoets Aalsmeer - Centrum' maken onderdeel uit van het waterplan Aalsmeer. De verplichte watertoets is opgenomen in paragraaf 9.2.2

6.2 Relatie met voorheen vigerend planregime

Het huidige planregime in het plangebied stamt nog uit de jaren '60 en is er op gericht het huidige gebruik van de gronden te faciliteren. Wonen is niet toegestaan. Het gemeentelijke beleid zoals in de Aalsmeerse Gebiedsvisie uiteengezet, betekent een nieuwe ontwikkelingsrichting voor het plangebied. Het plangebied behoort namelijk tot de directe omgeving van het bestaande tracé van de N201. Het gebied maakt daarom deel uit van de gebieden die naar aanleiding van de omlegging van de N201 zullen worden ontwikkeld tot nieuwe woon- en werkgebieden teneinde tot een aanéensmeding van beide helften van het dorp te komen. Het nieuwe bestemmingsplan moet uitvoering geven aan de transformatie tot een nieuw woongebied.

6.3 Gebiedsontwikkeling

Een eerste aanzet om de uitgangspunten aan te geven voor de omlegging van de N201 en de herontwikkeling van de gebieden langs de Burgemeester Kasteleinweg is neergezet in het kaderplan van 2003. In september 2004 zijn de doelstellingen en wensen verder uitgewerkt. De uitgangspunten zijn vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten. De belangrijkste doelstelling van de herontwikkeling is de kern van Aalsmeer weer aanéén te smeden en de leefkwaliteit te verbeteren. Deze doelstelling wordt verder uitgewerkt in het "Structuurplan Herinrichting Burgemeester Kasteleinweg" en in het Masterplan "De Tuinen van Aalsmeer".

6.3.1 *Structuurplan Herinrichting Burgemeester Kasteleinweg*

Doel van het structuurplan is de toekomstige ruimtelijke opgaven voor Aalsmeer-dorp in beeld te brengen en hierbij de gewenste ontwikkelingsrichting aan te geven. Het structuurplan is vastgesteld op 10 mei 2007. De belangrijkste ingreep in de ruimtelijke hoofdstructuur is de aanpassing van het wegenpatroon. De nieuwe verkeersstructuur dient tot een afname van de verkeersintensiteiten in het dorp te leiden, zodat de leefbaarheid in de gebieden langs het bestaande tracé van de N201, de Burgemeester Kasteleinweg, wordt vergroot.

Om de noodzakelijke afname van de verkeersdruk te bewerkstelligen worden twee maatregelen voorgesteld:

1. In de eerste plaats wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd die de kern van Aalsmeer verbindt het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer en, via de Middenweg, met de nieuwe N201 en de woonwijk Nieuw-Oosteinde. De nieuwe verbindingsweg is nodig om de bestaande linten van Aalsmeerderweg en Oosteinderweg te ontlasten. Dit is van belang in relatie tot de doelstelling de woonfunctie van de historische linten te behouden en te versterken.
2. In de tweede plaats wordt uitgegaan van het afwaarderen van de Burgemeester Kasteleinweg. Momenteel is deze weg een provinciale doorgaande weg, welke na afwaardering (eind 2013) een lokale weg zal worden. In het structuurplan is daarbij uitgegaan van het aanbrengen van een knip in de Burgemeester Kasteleinweg, ter



hoogte van de Ophelialaan. Door deze knip wordt het fysiek onmogelijk om deze weg als doorgaande route te gebruiken. Daarnaast zal er ook een profielwijziging worden uitgevoerd. Deze profielwijziging bestaat uit een snelheidsverlaging van 70 km/u naar 50 km/u en een vrijliggende busbaan. Door deze knip en profielwijziging wordt gestreefd naar een substantieel lagere verkeersintensiteit.

Een volgende stap om te komen tot de aanéénhechting van de twee helften van de kern, is het herstel van tal van ruimtelijke dwarsverbindingen, zodat de huidige aorta-structuur wordt getransformeerd tot een fijnmazige netwerkstructuur. Aan deze nieuwe hoofdstructuur worden vervolgens langs de Burgemeester Kasteleinweg nieuwe kwaliteitsdragers toegevoegd: nieuwe woon-, werk- en recreatiegebieden en een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV).

6.3.2 Masterplan “De Tuinen van Aalsmeer”

De stedenbouwkundige uitgangspunten voor de herontwikkeling van het bestaande tracé van de N201 en de aangrenzende gronden waren aanvankelijk vastgelegd in de “Stedenbouwkundige Visie herontwikkeling huidig tracé N201. Het Masterplan “De tuinen van Aalsmeer” bevat de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige uitgangspunten. Het masterplan is vastgesteld op 14 juni 2007 en schetst een toekomstbeeld voor over 20 jaar. Doel van het Masterplan is:

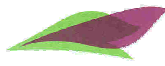
- het benoemen van structurerende elementen voor het hele plangebied: uitgangspunten met betrekking tot water, groen, milieu, verkeer, ondergrondse infrastructuur, e.d.;
- het definiëren van de toekomstige verkeersstructuur in het gebied en de inpassing van het HOV;
- de verdieping en uitwerking van de dragende thema's voor het gehele gebied, zoals het herstel van de verbindingen, dorpsreparatie en het HOV als stedelijke kwaliteit;
- het vastleggen van ruimtelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten per deellocatie: programma, stedenbouwkundige opzet, bouwmassa en referentiebeelden architectuur en openbare ruimte.

In het Masterplan is ter indicatie een programma op hoofdlijnen opgenomen voor wonen, detailhandel en bedrijvigheid, sport en recreatie. Volgens het indicatieve programma zullen in het gehele plangebied van het Masterplan circa 337 woningen worden gerealiseerd. Tevens is voorzien in 5.300 m² bedrijventerrein.

Aan de hand van de gewenste hoofdstructuur is in het Masterplan een uitwerking voor de diverse deelgebieden gemaakt. Deelgebied Spoorlaan is daarbij onderverdeeld in drie woonhoven (zie 6.3.4.2).

6.3.3 Coalitieakkoord 2010-2014 “Veranderen, investeren en bezuinigen; naar een nieuwe balans”

In het coalitieakkoord is specifiek ingegaan op de toekomstige knip in de Burgemeester Kasteleinweg. In het coalitieakkoord wordt geconstateerd dat de knip in de huidige plannen een belangrijk onderdeel uitmaakt van de reeds in gang gezette omlegging van de N201 en het maken van plannen over de ruimtelijke invulling van en rondom het “oude” tracé van de N201. De besluitvorming over de knip wordt als een feit beschouwd waarbij het besluit vaststaat en wordt gerespecteerd. Er wordt echter ook geconstateerd dat het in de buurgemeenten meer tijd kost om de betreffende weggedeeltes om te leggen en dat het omleggingsproces niet eerder dan tegen het einde van de raadsperiode (2014) zal zijn voltooid. Daardoor wordt het door de coalitie wenselijk geacht om aannames die zijn gedaan



over toekomstig gebruik van de oude N201, de autonome toename in verkeersbewegingen en andere parameters, te zijner tijd opnieuw te bekijken alvorens over te gaan tot aanlegging van de knip. Wanneer blijkt dat de vooraf beoogde effecten van de knip (in termen van substantiële afname van de verkeersbewegingen op het huidige tracé en een onbelemmerde doorgang van de busdienst conform de eisen die de provincie daaraan stelt) reeds zonder knip kunnen worden gerealiseerd, dan zal een uiterste inspanning worden geleverd om het besluit inzake de knip te heroverwegen.

6.3.4 *Deelgebied Spoorlaan*

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan omvat één deelgebied van het Masterplan: het deelgebied Spoorlaan.

Op 7 februari 2008 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer het Visiedocument Spoorlaan opgesteld, waarin de voorwaarden voor de gebiedsontwikkeling nader uitgewerkt zijn. Ten behoeve van het Visiedocument is in november 2007 een Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp (DSO) opgesteld. Het DSO is een uitwerking van het Masterplan en dient als raamwerk voor de bouwplanontwikkeling en de inrichting van de openbare ruimte van het deelgebied. Het DSO legt de structurerende stedenbouwkundige principes vast: positie van verkeer, water en groen en voorbeeldverkavelingen. Verder dient het DSO als referentiekader voor de architectuur en de inrichting van de openbare ruimte.

Op 20 augustus 2009 is het Realisatiedocument vastgesteld. Het Realisatiedocument bevat een gedetailleerde uitgewerkte oplossing van het projectresultaat.

Op 25 februari 2010 heeft de raad een motie aangenomen met betrekking tot het appartementengebouw De Laurierhof (voorheen Leliehof) en het Realisatiedocument. In de motie is een aantal randvoorwaarden opgenomen. Enkele van deze randvoorwaarden zijn:

- een maximale bouwhoogte van 17 meter voor De Laurierhof, waarbij de bouwhoogte tevens het aantal (bovengrondse) bouwlagen bepaald;
- het aantal bouwlagen dat wenselijk wordt geacht op basis van de Gebiedsvisie bedraagt 5.

Op 10 maart 2011 heeft de gemeenteraad naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp bestemmingsplan besloten om af te wijken van het Realisatiedocument. Deze afwijkingen betreffen een verruiming van het bouwprogramma (de maximum woningaantallen in het plangebied zijn verruimd van 60 naar 72) en een aanpassing van de bouwhoogtes van de grondgebonden woningen (maximale bouwhoogte van 10 naar 12 meter). In het (voorontwerp) bestemmingsplan is voor de woningbouw een globale eindbestemming toegepast om zo (eventueel) te kunnen inspelen op de veranderende vraag vanuit de markt. Om ondanks de mogelijke verdichting van het programma voldoende kwaliteit in het plangebied te waarborgen is in het kader van de ontwikkeling ook een Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit Beeldkwaliteitsplan wordt verankerd in de Welstandsnota zodat het bij vergunningverlening als toetsingskader zal fungeren.

In het bestemmingsplan zijn de maximum stedenbouwkundige kaders zoals weergegeven in het Beeldkwaliteitsplan aangehouden.

De (her)ontwikkeling van Spoorlaan komt overeen met de Gebiedsvisie waarin de herontwikkeling van het van het bestaande tracé van de N201 als gegeven voor de ontwikkeling van Aalsmeer wordt gezien. Het deelgebied Spoorlaan is onderdeel van de gehele herontwikkeling. Omdat in het plangebied grotendeels wordt uitgegaan van grondgebonden woningen met een (ruime) kap wordt het dorpse karakter van Aalsmeer versterkt. De gestapelde woningen langs de Burgemeester Kasteleinweg passen eveneens



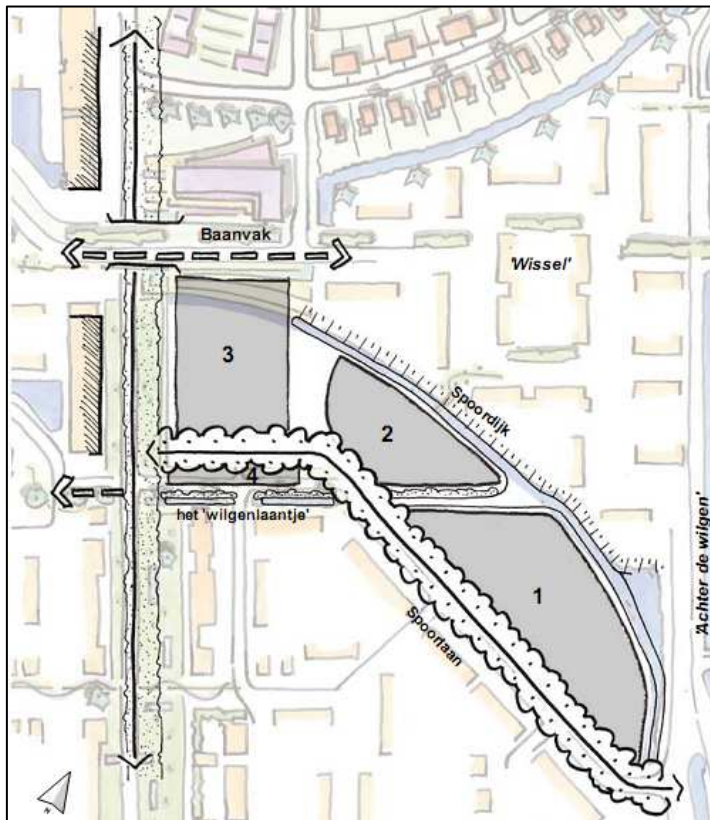
in de Gebiedsvisie aangezien dergelijke woningen zijn toegestaan mits ze bijvoorbeeld een as markeren. Daar is in dit geval sprake van (namelijk de HOV-as over de Burgemeester Kasteleinweg).

De (her)ontwikkeling van Spoorlaan sluit ook aan bij de woonvisie voor Aalsmeer. Er wordt namelijk voorzien in zowel grondgebonden eengezinswoningen als in gestapelde woningen waardoor er wordt bijgedragen aan een grotere variatie in woonaanbod. Ook is het te ontwikkelen gebied gelegen in bestaand bebouwd gebied. Er wordt rekening gehouden met het dorpse karakter aangezien een deel van de woningen als grondgebonden woning met een kap wordt uitgevoerd. Met de realisatie van maximaal 72 woningen wordt (deels) uitvoering gegeven aan het bouwprogramma voor de gemeente. Doordat maximaal 50 woningen als appartement zullen worden uitgevoerd wordt er ingespeeld op de wensen van de groeiende groep ouderen en van jongere, met name eenpersoonshuishoudens.

6.3.4.1 Ruimtelijk hoofdopzet

De ruimtelijke hoofdopzet bestaat uit een aantal elementen:

- De Spoorlaan: deze vormt de belangrijkste ruimtelijke drager van de ontwikkelingen in het deelgebied Spoorlaan. Met de ontwikkelingen op de locatie komt de Spoorlaan meer centraal te liggen en vormt zij de centrale ontsluiting voor de woonbuurten aan weerszijden van de Spoorlaan.
- De kop van de Geraniumstraat: deze kop vormt een opvallende groene structuur die de oorspronkelijke verkavelingsrichting accentueert.
- De spoordijk: het spoortalud aan de noordzijde wordt omgevormd tot een hoogwaardige groene, waterrijke afzoming van de locatie.
- Het Baanvak: het viaduct wordt gebruikt om een aantrekkelijke dwarsrelatie over het HOV-tracé te ontwikkelen. In het kader van de herontwikkeling van het huidige tracé zal het viaduct een transformatie ondergaan. Dit wordt uitgewerkt bij de studie naar de herstructurering huidig tracé in samenhang met de vrije busbaan.



Afbeelding: ruimtelijke structuur deelgebied Spoorlaan

Binnen deze structuur zijn drie woonhoven voorzien: de Korianderhof (nummer 1 in de voorgaande afbeelding), de Venkelhof (nummer 2 in voorgaande afbeelding) en de Laurierhof (nummer 3 in voorgaande afbeelding).

De Spoorlaan vormt de hoofdontsluiting van het plangebied, mede doordat de weg na afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg wordt verlengd naar de Burgemeester Kasteleinweg. Daarnaast zal er, als onderdeel van een belangrijke verbinding in noord-zuidrichting in de nieuwe langzaamverkeerstructuur, een nieuwe langzaamverkeersroute gaan lopen via de Spoorlaan. Ook zal de Geraniumstraat worden doorgetrokken tot aan de (verlengde) Spoorlaan.

6.3.4.2 Stedenbouwkundige structuur woonbuurten

De opgave bij de verdere planvorming op buurtniveau is samenhang te realiseren tussen enerzijds de nieuwe buurt en anderzijds de dorpskern van Aalsmeer en de andere omliggende woonbuurten. Voor de verdere keuzes ten aanzien van de exacte verkavelingsopzet, bebouwingsdichtheden en woningtypologie in de verschillende buurten, gelden de volgende afspraken:

- gestapeld bouwen mag alleen aansluitend op de hogere bebouwing aan de westzijde van de Burgemeester Kasteleinweg;
- in de overige buurten mogen slechts grondgebonden woningen worden gerealiseerd;

Dit heeft er in geresulteerd dat langs de Spoorlaan drie 'woonhoven' (zie nummers 1 t/m 3 in voorgaande afbeelding) en een 'speelhof' (zie nummer 4 in voorgaande afbeelding) zullen worden gerealiseerd:

1. De Korianderhof (voorheen Palmhof) vormt de ruimtelijke beëindiging van de woonbuurt ten zuiden van de Spoorlaan. De basisgedachte is om de wegenstructuur



- van de bestaande woonbuurt (de Begoniastraat en de Primulastraat) te beëindigen met een halve cirkel waaraan gewoond wordt. Er zullen maximaal 16 woningen worden gerealiseerd. Deze woningen worden vrijstaand en/of twee-aanéén-gebouwd. De realisatie van de Korianderhof is eind 2011/begin 2012 voorzien.
2. De Venkelhof (voorheen Wilgenhof) zal een naar de Spoorlaan gerichte gekeerde ruimte vormen tussen de Spoorlaan en de woonbuurt rondom het Baanvak. Er zullen maximaal 6 vrijstaande woningen worden gerealiseerd. De realisatie van de Venkelhof is eind 2011/begin 2012 voorzien.
 3. Aan de westzijde zal de bebouwing binnen de Laurierhof (voorheen Leliehof) een overgang vormen tussen de grootschalige bebouwing aan de westzijde van de Burgemeester Kasteleinweg en de kleinschalige bebouwing van de woonbuurten. Er zullen maximaal 50 appartementen worden gerealiseerd. Realisatie vindt volgens planning plaats rondom het moment van afwaardering van de huidige N201 (naar verwachting eind 2013).
 4. Aan de westzijde komt het speelse hof waar in een parkachtige omgeving speelplekken en de Jongerenontmoetingsplek (Jop) zullen worden gerealiseerd. Het speelse hof vormt een aanvulling op de 'Avonturentuin'.

Op diverse plekken in het plangebied zullen groenvoorzieningen worden gehandhaafd dan wel worden gerealiseerd. Daarnaast zullen de grondgebonden woningen worden voorzien van een tuin.

6.3.4.3 Beeldkwaliteit woonbuurten

Tegelijkertijd met het opstellen van het bestemmingsplan is voor het deelgebied Spoorlaan een Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het Beeldkwaliteitsplan is een eenduidig document dat te beschouwen is als een geïllustreerd en geharmoniseerd resumé van reeds eerder in de gemeenteraad vastgestelde kaders. Om bij de vergunningverlening als toetsingskader te kunnen fungeren, wordt het beeldkwaliteitplan verankerd in de Welstandnota.

In het Beeldkwaliteitsplan zijn naast de stedenbouwkundige regels uit het stedenbouwkundig plan ook beeldkwaliteitsregels opgenomen. Het gaat daarbij om algemene regels en regels ten aanzien van de woonhoven.

Enkele algemene regels zijn dat de architectuur passend moet zijn binnen de sfeer van de Aalsmeerse traditie en dat de bebouwing van Korianderhof en Venkelhof tot één architectonische familie behoort waarbij de bebouwing zich onderscheidt in woningtypologie en kleurgebruik van metselwerk en dakpannen. De Laurierhof zal onderdeel zijn van het ensemble langs de Burgemeester Kasteleinweg.

Ten aanzien van de Korianderhof en de Venkelhof is vastgelegd dat de bouwhoogte maximaal twee lagen met een hoge kap is, waarbij de kap begint op de eerste verdieping. De bebouwing staat met het hoofdvolume in de rooilijn die minimaal 5 meter terugligt ten opzichte van de kavelgrens. Voor de Laurierhof geldt dat de bebouwing bestaat uit tweezijdige bouwvolumes van maximaal vijf lagen, inclusief een parkeerlaag op maaiveld en met een totale bouwhoogte van 17 meter. Het gebouw is familie van de bebouwing aan de noordzijde van het Baanvak en wordt gekenmerkt door een klassieke en toch eigentijdse vormgeving.



Bestemmingsplan Spoorlaan

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

26 januari 2012

HOOFDSTUK VII Keuze van bestemmingen



De doelstelling van het bestemmingsplan “Spoorlaan” is het bieden van een juridisch kader voor de herontwikkeling tot woningbouw op de betreffende gronden. Het plan moet directe bouwtitels opleveren, maar tevens voldoende flexibiliteit in zich hebben om kleine afwijkingen in de verdere planuitwerking, vooral ook in relatie tot de ontwikkelingen op de woningmarkt, op te kunnen vangen.

Waar mogelijk is daarom gekozen voor zo globaal mogelijke eindbestemmingen. In totaal kent het bestemmingsplan zeven (enkel)bestemmingen en twee dubbelbestemmingen.

7.1 Bestemmen van de Ruimtelijke kwaliteiten

7.1.1 *Grondgebonden waarden*

Vanwege het cultuurhistorische belang is aan de voormalige spoordijk (voor zover gelegen in het plangebied) tevens de dubbelbestemming ‘Waarde - Cultuurhistorie’ toegekend. Dat betekent dat het talud naast de voorkomende medebestemming (zoals ‘Groen’) tevens is bestemd ten behoeve van het behoud en herstel van de cultuurhistorische en geografische waarden van het dijklichaam.

7.1.2 *Externe veiligheid*

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de vrijwaringszone van de 8 inch gasleiding. De gasleiding en de vrijwaringszone zijn dubbelbestemd als ‘Leiding - Gas’.

7.2 Bestemmen van Ruimtelijke functies

7.2.1 *Infrastructurele voorzieningen*

7.2.1.1 Verkeer

De Spoorlaan en het binnen het plangebied van dit bestemmingsplan gelegen deel van het viaduct van het Baanvak zijn bestemd als ‘Verkeer’. Binnen deze bestemming is onder meer het gebruik als rijwegen voor gemotoriseerd verkeer toegestaan.

7.2.1.2 Watergangen

De bestaande watergangen/waterpartij langs het Spoorlijnpad en voor Geraniumstraat 1 t/m 9 blijven grotendeels gehandhaafd en zijn voor wat het betreft de te handhaven delen bestemd als ‘Water’. De bestaande waterloop die is gelegen tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande bebouwing rondom het Baanvak zal worden verbreed. De toekomstige begrenzing van de waterloop is bestemd als ‘Water’, net als de op deze watergang aansluitende, nieuw te realiseren waterpartij bij de Laurierhof. Het overige bestaande water zal worden gedempt in het kader van de herontwikkeling.

7.2.1.3 Netwerken van openbaar nut

De 8 inch gasleiding en de bijbehorende vrijwarringszone zijn dubbelbestemd als ‘Leiding - Gas’ (zie ook 7.1.2).



7.2.2 *Occupatie*

7.2.2.1 Maatschappelijk

Het terrein ter plaatse van het voormalige gebouw van het Rode Kruis is aangekocht. Het terrein zal getransformeerd worden in een nieuw woongebied. In het bestemmingsplan is daarom niet uitgegaan van de bestaande maatschappelijke voorziening.

7.2.2.2 Overig

De voormalige volkstuintjes en de speelvoorzieningen zijn gelegen ter plaatse van de voorziene ontwikkeling en zullen worden getransformeerd in een nieuw woongebied. De speelvoorzieningen zullen worden verplaatst. Er is in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met voormalige volkstuintjes. De verplaatsing van (een deel van) de speelvoorzieningen is mogelijk gemaakt doordat het gebruik als speelvoorziening is toegestaan binnen de bestemming 'Groen'.

7.3 Bestemmen van de Gebiedsontwikkeling

7.3.1 *Wonen*

De concrete invulling van de herontwikkeling is nagenoeg bekend. De drie 'hoven' waar zal worden gewoond zijn daarom in dit bestemmingsplan opgenomen als eindbestemming. De Korianderhof en de Venkelhof zijn daarbij bestemd als 'Wonen – 1' en de Laurierhof als 'Wonen – 2'. Door middel van maatvoeringsvlakken en maximale bouwhoogtes is aangegeven waar appartementen ('Wonen – 2') zijn toegestaan en waar grondgebonden woningen ('Wonen – 1') komen. De tuinen bij de laagbouwoningen zijn grotendeels bestemd als 'Tuin':

- Binnen de bestemming 'Wonen – 1' zijn vrijstaande en in geval van de Korianderhof ook twee aanéén gebouwde woningen toegestaan. Door middel van een bouwaanduiding is aangegeven dat twee aanéén gebouwde woningen zijn toegestaan. Binnen een bestemmingsvlak mag het maximum aantal woningen (wooneenheden) worden gerealiseerd zoals met de aanduiding is aangegeven. De woningen dienen in de aangeduide gevellijn te worden gerealiseerd of maximaal 1 meter daarachter. In de regels zijn maximale maten voor de hoofdgebouwen aangegeven. Bijbehorende bouwwerken (zoals aan- en uitbouwen en bijgebouwen) zijn uitsluitend toegestaan in de vorm van uitbouwen ten behoeve van de entree van de hoofdgebouwen. Er is daarbij door middel van aanduidingen aangegeven waar deze uitbouwen zijn toegestaan. Deze toegestane uitbouwen zijn niet vergunningsvrij. Andere bijbehorende bouwwerken zijn alleen toegestaan voor zover ze vergunningsvrij zijn (en dus niet via het bestemmingsplan worden geregeld). Er zijn parkeernormen opgenomen zodat verzekerd is dat er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd. Via privaatrechtelijke middelen zal worden geregeld dat deze parkeerplaatsen in stand worden gehouden.
- Binnen de bestemming 'Wonen – 2' zijn gestapelde woningen toegestaan. In het gebouw dienen voldoende parkeerplaatsen in en op de eerste bouwlaag te worden gerealiseerd. Binnen het bestemmingsvlak mag het maximum aantal woningen (wooneenheden) worden gerealiseerd zoals met de aanduiding is aangegeven. In de regels zijn maximale maten voor de hoofdgebouwen aangegeven. Daarbij geldt dat er ten behoeve van het doorzicht tussen de Burgemeester Kasteleinweg en het gebied achter de bebouwing van De Laurierhof ter plaatse van het appartementscomplex een lagere maximale bouwhoogte geldt.



- Ter plaatse van de bestemming 'Tuin' is uitgegaan van vergunningsvrije bouwwerken. Het bestemmingsplan staat geen tuinbebouwing toe, met uitzondering van twee (niet-vergunningvrije) aanbouwen aan de voorgevel van de hoekwoningen van de Korianderhof. In de bestemming 'Tuin' zijn vergunningsvrije bouwwerken ook toegestaan aangezien deze niet worden getoetst aan het bestemmingsplan.

7.3.2 Recreatie

Het gebied op de kop van de Geraniumstraat zal worden gebruikt als groen ten behoeve van een Jongerenontmoetingsplek (Jop). Dit gebied is bestemd als 'Groen' waarbij de locatie waar de Jop mag worden gerealiseerd specifiek is aangeduid. De overige speelvoorzieningen zijn toegestaan binnen de gehele bestemming 'Groen'.

7.3.3 Groen en water

De groene structuurdragers in het plangebied zijn de koppen van de Geraniumstraat en het groen langs de rijweg Spoorlaan. Deze groene elementen zijn als 'Groen' bestemd.

Een aantal watergangen in het plangebied zal verbreed worden. Deze verbrede watergangen zijn conform de toekomstige situatie direct als 'Water' bestemd.

7.3.4 Verkeer

De ontsluitingswegen van de drie 'hoven' (inclusief de doorgaande fietsverbinding langs de Burgemeester Kasteleinweg en de verbinding tussen de Spoorlaan en de Geraniumstraat zijn bestemd als 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Binnen deze bestemming is onder meer het gebruik als rijwegen voor gemotoriseerd verkeer toegestaan. Ook pleinen, groenvoorzieningen en parkeren zijn toegestaan.



HOOFDSTUK VIII Maatschappelijke betrokkenheid



8.1 Participatie planvorming

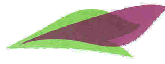
In het kader van de planvorming voor deelgebied Spoorlaan heeft er op verschillende momenten participatie plaatsgevonden. Er heeft driemaal overleg plaatsgevonden met een participatiewerkgroep (3 juli 2007, 17 juli 2007 en 28 augustus 2007) om te komen tot een stedenbouwkundig ontwerp met behulp van de kennis uit de buurt en mede daardoor draagvlak te creëren. Op 17 december 2007 is vervolgens een informatiebijeenkomst gehouden over het stedenbouwkundig ontwerp. Tevens is de stand van zaken van het plan in februari 2009 aan de wijkraad gepresenteerd.

8.2 Inspraak bestemmingsplan

Het voorontwerp bestemmingsplan is conform de inspraakverordening van de gemeente ter inzage gelegd. Het bestemmingsplan heeft van vrijdag 25 maart 2011 t/m donderdag 5 mei 2011 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder een schriftelijke inspraakreactie kunnen indienen.

Tijdens de inspraakperiode zijn er 4 schriftelijke inspraakreacties ingediend, waarvan één inspraakreactie door meerdere personen is medeondertekend. Er zijn geen mondelinge inspraakreacties ingediend. De schriftelijke inspraakreacties zijn in het navolgende samengevat waarbij de reacties tevens zijn voorzien van een antwoord.

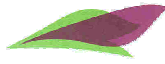
Nr.	Inspraakreactie	Antwoord
1.	Inspreker 1	ontvangen op 29 april 2011
1.1	De inspreker vraagt zich af in hoeverre het zin heeft om bezwaar te maken. De inspreker is ontevreden over de resultaten van het eerdere overleg tussen de gemeente en vertegenwoordigers van de bestaande woningen over het nieuwbouwplan omdat er voor de omwonenden geen mogelijkheid zou zijn geweest om een voorstel in te dienen.	Zoals ook in paragraaf 8.1 is aangegeven heeft er in het verleden participatie plaatsgevonden. Uit een brief van de wijkraad (d.d. 21 januari 2008) blijkt dat de wijkraad op hoofdlijnen blij was met de wijze waarop het participatietraject indertijd heeft plaatsgevonden. De gemeente betreurt het dat de inspreker ten opzichte van de wijkraad een afwijkend standpunt heeft. De inspraakperiode bij een bestemmingsplan is bedoeld om belanghebbenden en ingezetenen te betrekken bij de planvorming van het bestemmingsplan en te kijken of er aanleiding is om de planvorming en/of het bestemmingsplan bij te stellen.
1.2	De inspreker vreest dat het projectgebied "De tuinen van Aalsmeer" een flatdorp zal worden waarbij geen sprake meer is van tuinen. De inspreker zou meer groen willen zien in plaats van bebouwing en parkeerruimte.	Het bestemmingsplan Spoorlaan heeft betrekking op een deel van het projectgebied "De tuinen van Aalsmeer". In het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan wordt alleen langs de Burgemeester Kasteleinweg een 17 meter hoog appartementsgebouw voorzien. Dit gebouw zal deel uitgaan maken van het stedenbouwkundig ensemble van een aantal grotere bouwvolumes langs de Burgemeester Kasteleinweg/het Baanvak. Het ensemble vormt de overgang tussen de grootschalige bebouwing aan de westzijde



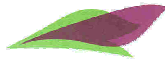
		<p>van de Burgemeester Kasteleinweg en de kleinschalige bebouwing van de woonbuurten ten oosten van deelgebied Spoorlaan. Het appartementsgebouw is in overeenstemming met de Aalsmeerse Gebiedsvisie (zie subparagraaf 6.1.1). Daarin is namelijk aangegeven dat in sommige gevallen voor meer stedelijke oplossingen als gestapeld bouwen mag worden gekozen. Volgens de Gebiedsvisie kan gestapeld bouwen in sommige gevallen wenselijk zijn om een goede invulling te geven aan herstructureringsopdrachten. Het gaat dan bijvoorbeeld om het markeren van assen (zoals in het onderhavige geval de HOV-as Burgemeester Kasteleinweg).</p> <p>In de deelgebieden Korianderhof en Venkelhof wordt invulling gegeven aan het dorpse karakter doordat grondgebonden woningen met tuinen worden gerealiseerd. Ook is het streven om in de openbare ruimte groene elementen te realiseren. Dit is in het bestemmingsplan gewaarborgd doordat de grotere groene elementen als 'Groen' zijn bestemd.</p> <p>Ten aanzien van het appartementsgebouw wordt nog opgemerkt dat de raad in het kader van de vaststelling van het realisatiedocument op verzoek van omwonenden heeft besloten om de aanvankelijke L-vorm van het gebouw te vervangen door een gebouw met een doorkijk zodat er sprake is van twee blokken waardoor de bebouwing minder massaal oogt dan een volledig gesloten gebouw.</p>
1.3	<p>De nieuwe bebouwing zou niet in lijn zijn met de woningen van 'Achter de Wilgen'. Dat zou wel zijn toegezegd door de gemeente. De hoogte van de nieuwe bebouwing zou naar de mening van de inspreker een volledig verstoorde stedenbouwkundige invulling geven ten opzichte van de bestaande woningen in de omgeving. Bovendien zal er sprake zijn van een belemmering van zon en licht en zal de privacy in de tuin worden verminderd.</p>	<p>De bestaande woningen van 'Achter de Wilgen' zijn tweelaags met een kap die vanaf de eerste verdieping begint (goothoogte circa 3 meter, nokhoogte 8 meter). De nieuwe bebouwing in de deelgebieden Korianderhof en Venkelhof zal ten opzichte van de bestaande bebouwing van 'Achter de Wilgen' enkele meters hoger zijn maar de nieuwe bebouwing is evenals de bestaande bebouwing van 'Achter de Wilgen' aan te merken als grondgebonden woningen met een ruime kap. De beide woningtypologieën zijn daardoor vergelijkbaar met elkaar. Bovendien is in het Beeldkwaliteitsplan vastgelegd dat de architectuur van de nieuwe bebouwing binnen de sfeer van de</p>



		<p>Aalsmeerse traditie dient te zijn. Dat is in het Beeldkwaliteitsplan verder uitgewerkt. De bebouwing van de Venkelhof zal op minimaal 28 meter van de tuin van de inspreker zijn gelegen. De afstand van de nieuwe bebouwing van de Laurierhof tot de tuin van de inspreker bedraagt minimaal 45 meter. Bij dergelijke afstanden is, mede gelet op de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing en het feit dat de woning van de inspreker is gelegen in stedelijk gebied, geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van privacy of een onaanvaardbare belemmering van zon en licht.</p>
1.4	<p>De inspreker verwacht dat er sprake zal zijn van dure woningen en vraagt zich af waarom dergelijke woningen worden gerealiseerd als gelijkwaardige projecten mislukken.</p>	<p>Voor wat betreft het door insprekers verwachte tekort vanwege tegenvallende woningverkoop wordt opgemerkt dat in de Randstad, en ook binnen Aalsmeer, nog steeds sprake is van een tekort aan bepaalde woningen waardoor er binnen de planperiode behoefte blijft bestaan aan woningen. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat hier als gevolg van de huidige economische situatie verandering op langere termijn in gaat komen.</p> <p>Uit het woonwensenonderzoek dat in het kader van de onlangs vastgestelde woonvisie is verricht, blijkt dat er in Aalsmeer behoefte is aan eengezinswoningen en dan met name kwalitatief betere woningen. Ook is er behoefte aan appartementen om zo in te kunnen spelen op de wensen van de groeiende groep ouderen en van jongere, met name eenpersoonshuishoudens.</p>
1.5	<p>De inspreker is van mening dat er sprake is van het overdadig bebouwen waardoor er auto- en parkeeroverlast zal ontstaan in het Baanvak. De groenvoorziening tussen de brug en Baanvak 54 zal opgeofferd worden ten behoeve van een parkeerfaciliteit.</p>	<p>In deelgebied Spoorlaan komen maximaal 72 woningen. Dit leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de Spoorlaan en omliggende wegen. Deze toename is gelet op het aantal woningen echter niet zodanig dat dit gaat leiden tot knelpunten op het omliggende wegennet. Het Baanvak is geen doorgaande verbindingroute. Om die reden en op basis van de diverse verkeersonderzoeken die voor de gehele gemeente zijn verricht (zie paragraaf 9.2.2) zijn geen knelpunten op de wegen Spoorlaan en Baanvak te verwachten.</p> <p>In het bestemmingsplan zijn parkeernormen voorgeschreven voor de nieuwe bebouwing. Voor de nieuwe woningen in de deelgebieden</p>



		<p>Korianderhof en Venkelhof gaat het daarbij om minimaal 2 parkeerplaatsen per woning op eigen terrein en voor de nieuwe woningen in de Laurierhof zijn minimaal 1,5 parkeerplaatsen per woning voorgeschreven. Dergelijke parkeernormen zijn, gelet op landelijke kengetallen, voor een gebied als Aalsmeer ruim voldoende (zie ook subparagraaf 9.1.2). De te realiseren parkeerplaatsen zullen alle in het plangebied Spoorlaan worden aangelegd. Het parkeren van auto's van de nieuwe bebouwing zal dus niet worden afgewend op de bestaande omgeving.</p>
1.6	<p>De inspreker vreest dat de projectontwikkelaar alle winst gaat opstrijken terwijl de gemeente met kosten zit als het project niet realiseerbaar blijkt te zijn.</p>	<p>In paragraaf 9.4 is ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan. Daarin is beschreven dat alle gronden in eigendom zijn van de gemeente en dat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden derhalve is verzekerd middels gronduitgifte.</p>
2.	Inspreker 2	ontvangen op 29 april 2011
2.1	<p>De inspreker heeft enerzijds bezwaar tegen de voorgenomen goot- en bouwhoogte van de als 'Wonen - 1' bestemde gronden en anderzijds tegen de afstand tussen de woning van de inspreker en de nieuwbouw. De inspreker vindt de afstand van 20 meter te kort, zeker vanuit de tuin van de inspreker gezien. De inspreker verwacht schaduw van de nieuwe bebouwing. Bovendien verwacht de inspreker dat het voor de toekomstige bewoners ook een onprettige situatie met minder privacy zal zijn. De inspreker verzoekt daarom om de maximale goot- en nokhoogte terug te brengen naar 6 en 9 meter en om een grotere minimale afstand aan te houden.</p>	<p>Ter plaatse van het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan geldt momenteel het bestemmingsplan "Stommeer zuid 1964". Gelet op dit bestemmingsplan mogen de gronden ten zuiden van de woning van de inspreker deels bebouwd worden met gebouwen met een maximale bouwhoogte 7,5 meter. De nieuwe voorgenomen woonbebouwing in het plangebied is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan.</p> <p>De afstand tussen de woning van de inspreker en de nieuwe bebouwing bedraagt gelet op het nieuwe bestemmingsplan minimaal 19 meter. Een dergelijke minimale afstand is gebruikelijk in steden en dorpen. Ook binnen Aalsmeer komen dergelijke onderlinge afstanden voor (o.a. ook ter plaatse van het Baanvak en de Wissel). Mede naar aanleiding van de inspraakreactie is de maximale goothoogte uiteindelijk teruggebracht tot 4 meter. De kap van de woning zal namelijk op de eerste verdieping beginnen, dus tussen 3 en 6 meter. De nieuwe bebouwing nabij de woning van de inspreker zal met een maximale goot- en nokhoogte van 4 respectievelijk 12 meter bestaan uit twee lagen met een ruime kap.</p>



		<p>Gebouwen met een dergelijke bouwhoogte komen momenteel voor in Aalsmeer. De bestaande bebouwing aan het Baanvak is tweelaags met een kap (gothoogte circa 6 meter, nokhoogte circa 9 meter) waarbij het maaiveld ter plaatse van de bestaande bebouwing van het Baanvak 2 meter hoger ligt dan het maaiveld van de nieuwe bebouwing. De nieuwe bebouwing zal qua hoogte daarom niet significant uitsteken ten opzichte van de bestaande bebouwing aan het Baanvak.</p> <p>Uit een schaduwstudie (zie bijlage 1) blijkt dat de nieuwe bebouwing enig schaduweffect op de bestaande tuinen en bebouwing van het Baanvak zal hebben. Mede doordat het maaiveld van de bebouwing aan het Baanvak enkele meters hoger ligt en vanwege de minimale afstand tussen de nieuwe en bestaande bebouwing leidt dit niet tot onaanvaardbare situaties. Bovendien heeft de nieuwe bebouwing geen schaduweffecten ter plaatse van de tuin en/of woning van de inspreker.</p>
2.2	<p>De inspreker meent dat in eerdere vergaderingen sprake was van een maximale hoogte van 9 meter en dat de nieuwe bebouwing op grotere afstand geprojecteerd was.</p>	<p>De bouwhoogten en onderlinge afstanden in de indertijd besproken plannen zijn voor zover bekend niet als toezegging gedaan. In ieder geval is er geen verslag waaruit dit zou blijken. In eerdere plannen is uitgegaan van andere maximale bouwhoogten dan in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen. De maximale bouwhoogtes zijn voor wat betreft de Korianderhof en de Venkelhof met 3 meter verhoogd tot 12 meter in verband met de voor de ontwikkeling benodigde flexibiliteit in het bestemmingsplan. Er is ten opzichte van de eerdere plannen namelijk sprake van een verdichting van het aantal te realiseren woningen in verband met de financiële uitvoerbaarheid. Door deze verdichting wordt het nodig geacht om de grondgebonden woningen 2 meter hoger te kunnen bouwen om de woningen zo meer woonkwaliteit te kunnen bieden. Een bouwhoogte van 12 meter is niet in strijd met de door de gemeenteraad vastgestelde beleidskaders. Voor de Laurierhof is de maximale bouwhoogte verlaagd van 19 naar 17 meter, conform de motie van de gemeenteraad.</p>



2.3	<p>De inspreker verwacht dat de nieuwe bebouwing qua hoogte uit de toon zal vallen in vergelijking met de bebouwing aan het Baanvak en de Spoorlaan.</p>	<p>Ter plaatse van het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan geldt momenteel het bestemmingsplan "Stommeer zuid 1964". Gelet op dit bestemmingsplan mogen de gronden ter plaatse van de nieuwe bebouwing deels al bebouwd worden met gebouwen met een maximale bouwhoogte 10 dan wel 7,5 meter. De nieuwe voorgenomen woonbebouwing in het plangebied is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan.</p> <p>In het bestemmingsplan dat voor het plangebied Spoorlaan is vastgesteld, is onderscheid gemaakt in een drietal deelgebieden: Korianderhof, Venkelhof en Laurierhof:</p> <ul style="list-style-type: none">• De nieuwe bebouwing in de deelgebieden Korianderhof en Venkelhof zal met een maximale goot- en nokhoogte van 4 respectievelijk 12 meter bestaan uit één laag met een ruime kap. Gebouwen met een dergelijke bouwhoogte komen momenteel ook voor in Aalsmeer. Daarnaast zal de nieuwe bebouwing in de deelgebieden Korianderhof en Venkelhof qua hoogte niet significant uitsteken ten opzichte van de bestaande bebouwing aan het Baanvak (direct ten noorden van de nieuwe bebouwing). De bestaande bebouwing aan het Baanvak is tweelaags met een kap (goothoogte circa 6 meter, nokhoogte circa 9 meter) waarbij het maaiveld ter plaatse van de bestaande bebouwing van het Baanvak enkele meters hoger ligt dan het maaiveld van de nieuwe bebouwing.• De nieuwe bebouwing in de deelgebieden Korianderhof en Venkelhof zal ten opzichte van de bestaande bebouwing aan de Spoorlaan (goothoogte circa 3 meter, nokhoogte circa 7 meter) wel enkele meters hoger zijn maar dit hoogteverschil wordt ruimtelijk aanvaardbaar geacht, mede gelet op de minimale afstand tussen de bestaande en nieuwe bebouwing (minimaal 20 meter).• De Laurierhof zal deel uitgaan maken van het stedenbouwkundig ensemble van een aantal grotere bouwvolumes langs de Burgemeester Kasteleinweg/het
-----	--	---



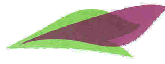
		<p>Baanvak. Het ensemble vormt de overgang tussen de grootschalige bebouwing aan de westzijde van de Burgemeester Kasteleinweg en de kleinschalige bebouwing van de woonbuurten ten oosten van deelgebied Spoorlaan. De nieuwe bebouwing in het Laurierhof krijgt een maximale bouwhoogte van 17 meter en zal bestaan uit maximaal 5 lagen. Het aantal bouwlagen is daarmee gelijk aan het aantal bouwlagen van het bestaande gebouw aan de overzijde van de Burgemeester Kasteleinweg terwijl de bouwhoogte iets lager zal zijn. Het bestaande gebouw aan de overzijde heeft aan de zijde van de Burgemeester Kasteleinweg namelijk een bouwhoogte van circa 18 meter.</p> <p>De nieuwe bebouwing van de Laurierhof zal ten opzichte van de bestaande bebouwing aan de Spoorlaan en het Baanvak hoger zijn. De afstand van de nieuwe bebouwing tot bestaande bebouwing bedraagt minimaal 18 meter. De nieuwe bebouwing zal volgens de uitgevoerde schaduwstudie (zie bijlage 1) enig schaduw effect op de bestaande bebouwing van het Baanvak hebben maar dit leidt niet tot onaanvaardbare situaties.</p>
3.	Bewonersgroep Baanvak, Perronzijde, Seinpost en Wissel	ontvangen op 4 mei 2011
3.1.	De insprekers zijn gelet op de maximale bouwhoogtes in het voorontwerp bestemmingsplan van mening dat de nieuwe gebouwen zeer kolossaal zijn ten opzichte van de bestaande woningen aan de Spoorlaan en het Baanvak. Volgens de insprekers is er in eerdere bijeenkomsten toegezegd dat de maximale nokhoogte 9 meter zou gaan bedragen.	Voor wat betreft de maximale bouwhoogtes van de nieuwe gebouwen in relatie tot de bestaande woningen aan de Spoorlaan en het Baanvak wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 2.3. En ten van aanzien van hetgeen tijdens eerdere bijeenkomsten zou zijn toegezegd over de maximale bouwhoogtes wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 2.2.
3.2	Er zou sprake zijn van een schaduw effect op de tuinen van de woningen aan het Baanvak.	Het door de insprekers gevreesde schaduw effect op de tuinen van de woningen aan het Baanvak is volgens een uitgevoerde schaduwstudie (zie bijlage 1) niet aan de orde, met uitzondering van de tuinen van Baanvak 54 en 56. Deze tuinen zullen in het



		<p>voor- en najaar gedurende de namiddag schaduw gaan ondervinden van het appartementencomplex langs de Burgemeester Kasteleinweg. 's Ochtends en in het begin van de middag ondervinden deze tuinen in het voor- en najaar echter geen schaduw zodat er geen sprake is van een ruimtelijk onaanvaardbare situatie. Zomers staat de zon dermate hoog dat er gelet op de afstand tussen de bebouwing en het verschil in maaiveldhoogte in geen enkele tuin aan het Baanvak sprake zal zijn van relevante schaduw hinder.</p>
3.3	<p>De insprekers hebben vernomen dat de gemeente een borggarantie aan de projectontwikkelaar zou hebben gegeven om eventuele tekorten te dekken. De insprekers vragen zich af of het wel gewenst is dat bewoners van Aalsmeer voor eventuele tekorten opdraaien. Volgens de insprekers zal er sprake zijn van een tekort omdat bij lopende projecten elders binnen Aalsmeer nog lang niet alle woningen zijn verkocht.</p>	<p>Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de inspraakreacties 1.4 en 1.6.</p>
3.4	<p>De insprekers wijzen er op dat het bouwbedrijf dat de woningen aan het Baanvak indertijd heeft gebouwd, een aantal bomen en een parkje aan de gemeente heeft geschonken die vervolgens weer aan de bewoners van Wissel en Baanvak zijn geschonken. Door de realisatie van het Laurierhof met parkeergarage zou dit parkje grotendeels verloren gaan. De insprekers vragen of een andere oplossing mogelijk is.</p>	<p>Alle gronden in het plangebied zijn in eigendom zijn van de gemeente. De gemeente heeft beleidsmatig gezien en in het kader van een goede ruimtelijke ordening de keuze gemaakt om aan een deel van de gronden een andere bestemming te geven. Eén van de doelen van de herontwikkeling van de Tuinen van Aalsmeer en daarmee ook het deelgebied Spoorlaan is om de kwaliteit van het leefmilieu te verbeteren. In het plangebied van de Tuinen van Aalsmeer en in de planvorming voor Spoorlaan zijn daarom op diverse plekken groenvoorzieningen en water voorzien.</p>
3.5	<p>De insprekers zou al jaren zijn beloofd dat het gebied tussen de Spoorlaan en het Baanvak bebouwd zou worden met woningen in de stijl van de Spoorlaan en het Baanvak. De insprekers vinden dat deze belofte nu wordt gebroken.</p>	<p>Stedenbouwkundig gezien is de intentie om de drie omliggende woonbuurten door middel van de herontwikkeling van Spoorlaan aan elkaar te smeden. Dit wordt enerzijds bereikt doordat de bebouwingstypologie van de nieuwe woningen in de deelgebieden Korianderhof en Venkelhof vergelijkbaar is met de bebouwingstypologie van de bestaande woningen langs de Spoorlaan en</p>



		<p>het Baanvak. Zowel de bestaande bebouwing als de nieuwe bebouwing is namelijk aan te merken als grondgebonden woningen met een kap. Het appartementencomplex aan de Burgemeester Kasteleinweg is qua typologie vergelijkbaar met het appartementencomplex aan de overzijde van de Burgemeester Kasteleinweg (zie ook derde opsommingsteken beantwoording inspraakreactie 2.3).</p> <p>Anderzijds is in het Beeldkwaliteitsplan vastgelegd aan welke eisen de nieuwe bebouwing moet voldoen qua verschijningsvorm. De insteek daarbij is om aansluiting te zoeken met de bestaande omgeving.</p>
3.6	<p>De insprekers verwachten parkeeroverlast te gaan ondervinden van de nieuwe bebouwing, mede omdat de parkeerdruk ter plaatse van het Baanvak al vrij hoog zou zijn.</p>	<p>In het bestemmingsplan zijn parkeernormen voorgeschreven voor de nieuwe bebouwing. Voor de nieuwe woningen in de deelgebieden Korianderhof en Venkelhof gaat het daarbij om minimaal 2 parkeerplaatsen per woning op eigen terrein en voor de nieuwe woningen in de Laurierhof zijn minimaal 1,5 parkeerplaatsen per woning voorgeschreven. Dergelijke parkeernormen zijn, gelet op landelijke kengetallen, voor een gebied als Aalsmeer ruim voldoende. Het parkeren van auto's van de nieuwe bebouwing zal niet worden afgewend op de omgeving aangezien de te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein of op openbaar terrein zullen worden gerealiseerd.</p>
4.	Insprekers 4	ontvangen op 4 mei 2011
4.1	<p>De insprekers hebben bezwaar tegen het realiseren van nieuwe bebouwing ter plaatse van het groen tussen de brug en Baanvak 54. Zij wijzen er op dat de bomen indertijd zijn geschonken en als compensatie dienden van een indertijd gesneuvelde wodaneik.</p>	<p>Zie beantwoording van inspraakreactie 3.4.</p>
4.2	<p>De insprekers vrezen dat zij door de nieuwe bebouwing na 14.00u geen zon meer zullen hebben waardoor de waarde van hun woning zal verminderen. De schade aan het woongenot zou niet met geld goed kunnen worden gemaakt.</p>	<p>De gemeente begrijpt dat de insprekers waarde hechten aan hun woongenot. Alhoewel de insprekers stellen dat de eventuele schade aan het woongenot niet met geld goed te maken is, geldt dat indien de insprekers vinden dat het bestemmingsplan tot een waardevermindering leidt, er door de</p>



		<p>insprekers een planschadeclaim kan worden ingediend zodra het bestemmingsplan van kracht is.</p> <p>De tuin van de insprekers zal gelet op de uitgevoerde schaduwstudie in het voor- en najaar gedurende de namiddag schaduw gaan ondervinden van het appartementencomplex langs de Burgemeester Kasteleinweg. 's Ochtends en in het begin van de middag ondervindt de tuin in het voor- en najaar echter geen schaduw zodat er geen sprake is van een onevenredige aantasting van het woongenot. Zomers staat de zon dermate hoog dat er gelet op de afstand tussen de bebouwing en het verschil in maaiveldhoogte in geen enkele tuin aan het Baanvak sprake zal zijn van relevante schaduwhinder, ook niet ter plaatse van de tuin van de insprekers.</p>
4.3	<p>De insprekers vinden een ontsluiting naar het Baanvak zeer onlogisch omdat het Baanvak nu vaak vol zou staan en daar geen ruimte voor parkeren zou zijn. Bovendien zou het Baanvak een (sluip)route zijn naar het centrum van Aalsmeer en voor het brengen en halen van schoolkinderen.</p>	<p>In de nieuwe bebouwing ter plaatse van de Laurierhof komt een gebouwde parkeervoorziening voor de nieuwe woningen in het Laurierhof. Er is in het bestemmingsplan voor de Laurierhof een parkeernorm voorgeschreven van minimaal 1,5 parkeerplaatsen per woning. Een dergelijke parkeernorm is, gelet op landelijke kengetallen, voor een gebied als Aalsmeer ruim voldoende. Gelet op het maximaal te realiseren aantal woningen (50) zullen er 75 parkeerplaatsen nodig zijn. Hiervan zullen circa 45 parkeerplaatsen in de openbare ruimte bij de Laurierhof en circa 30 parkeerplaatsen (of meer) in de gebouwde parkeervoorziening worden gerealiseerd. Het parkeren van auto's van de nieuwe bebouwing zal niet worden afgewend op de bestaande omgeving (zoals het Baanvak) aangezien de te realiseren parkeerplaatsen in de gebouwde parkeervoorziening of op openbaar terrein bij de Laurierhof zullen worden gerealiseerd. Het Laurierhof is te bereiken via de Spoorlaan en, na afwaardering, ook via de Burgemeester Kasteleinweg. Een deel van de auto's die op de gebouwde parkeervoorziening parkeren kunnen via het Baanvak rijden maar deze verkeersstroom is niet dermate omvangrijk dat dat tot verkeersknelpunten op het Baanvak zal leiden.</p>



4.4	<p>Er zou sprake zijn van 12 extra woningen achter de woning van de insprekers. Dat zou in tegenspraak zijn met hetgeen eerder is gecommuniceerd. Er zou zijn toegezegd dat er water zou komen. De woningen achter de woning van de insprekers zouden met een maximale bouwhoogte van 12 meter niet in verhouding staan met de woningen aan de Spoorlaan. De insprekers zou in het verleden zijn voorgehouden dat de nieuwe woningen zouden worden afgestemd op de bebouwing van de Spoorlaan.</p>	<p>Het bestemmingsplan gaat voor de Venkelhof uit van maximaal 6 woningen en voor de Korianderhof voor maximaal 16 woningen. Ten opzichte van eerdere planvorming is er geen sprake van 12 extra woningen in de Venkelhof en/of de Korianderhof maar 5 extra woningen. Deze 5 extra woningen gaan niet ten koste van water. Bovendien is in het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan voorzien in voldoende water. De nieuwe bebouwing zal ten opzichte van de bestaande bebouwing aan de Spoorlaan (goothoogte circa 3 meter, nokhoogte circa 7 meter) enkele meters hoger zijn maar dit hoogteverschil wordt ruimtelijk aanvaardbaar geacht, mede gelet op de onderlinge afstand van minimaal 20 meter en het feit dat de woning van de insprekers is gelegen in stedelijk gebied.</p>
-----	--	--

8.3 Bestuurlijk overleg ex artikel 3.1.1 Bro

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

1. VROM-inspectie;
2. De Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland;
3. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noordwest;
4. Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij;
5. Ministerie van Defensie;
6. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten;
7. Gemeente Haarlemmermeer;
8. Gemeente Kaag en Braassem;
9. Gemeente Uithoorn;
10. Gemeente Amstelveen;
11. Kamer van Koophandel;
12. Hoogheemraadschap van Rijnland;
13. N.V. Nederlandse Gasunie;
14. KPN Telecom;
15. Nuon;
16. Schiphol;
17. PWN;
18. Eneco Netbeheer Amstelland B.V.;
19. Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, sector Ruimtelijke Inrichting;
20. Stadsregio Amsterdam;
21. LTO Noord;
22. Milieufederatie Noord-Holland;
23. Ondernemersvereniging Aalsmeer;
24. Stichting Cultureel Erfgoed Noord-Holland;
25. Stichting Milieu, Educatie en Politiek;
26. VAC Aalsmeer.



De overlegpartijen zijn verzocht om op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan. De adressanten onder 1, 12, 19, 20 en 26 hebben gereageerd. De reacties van deze adressanten zijn in deze paragraaf kort en zakelijk weergegeven, en voorzien van een antwoord.

Nr.	Reactie	Antwoord
1.	VRM-inspectie	
1.1	De adressant constateert dat er in verband met de nog te realiseren Noordvork en de statuswijziging van de Burgemeester Kasteleinweg een actualisatie van het onderzoek naar het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. Ook zal er onderzoek worden gedaan in verband met de ligging nabij een hogedruk gastransportleiding. De adressant merkt op dat de resultaten van de onderzoeken mogelijk gevolgen kunnen hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. De adressant zal de beoordeling van externe veiligheid daarom uitvoeren na publicatie van het ontwerp bestemmingsplan.	De actualisatie van het onderzoek externe veiligheid is afgerond. Het onderzoek is beschreven in paragraaf 9.2.3 en er is een verantwoordingsparagraaf opgesteld.
12.	Hoogheemraadschap Rijnland	
12.1	De adressant heeft enkele tekstuele opmerkingen ten aanzien van hoofdstuk 3 van de toelichting.	Naar aanleiding van de opmerkingen is hoofdstuk 3 van de toelichting aangepast.
12.2	De adressant verzoekt om in de toelichting niet alleen in te gaan op de verhouding dempen, verharding en compenseren van water voor het gehele project &2=1 maar ook voor Spoorlaan te noemen wat de effecten zijn door in te gaan op de hoeveelheid toename verharding, hoeveelheid demping en hoeveelheid extra water.	In subparagraaf 9.2.3 is al ingegaan op de effecten voor Spoorlaan doordat is genoemd wat de toename aan verharding zal zijn, hoeveel water er wordt gedempt en hoeveel water er binnen het deelgebied wordt gerealiseerd. Daaruit blijkt dat er binnen Spoorlaan circa 1.000 m ² meer water wordt gerealiseerd dan dat aan watercompensatie benodigd is.
19	Provincie Noord-Holland	
19.1	De adressant heeft geen opmerkingen op het bestemmingsplan.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.



20.	Stadsregio Amsterdam	
20.1.	De adressant is blij met de wijze waarop het regionale beleidskader in het bestemmingsplan is beschreven.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
26.	VAC Aalsmeer	
26.1.	De adressant vindt dat het bestemmingsplan nog weinig informatie bevat over de woongebouwen.	In het voorontwerp bestemmingsplan is aangegeven wat de maximale afmetingen van de woongebouwen zullen worden. Verdere detaillering en uitwerking ten aanzien van de woongebouwen is geen onderdeel van een bestemmingsplan. Dit volgt in het kader van het aanvragen van de omgevingsvergunning.
26.2	De adressant geeft ten aanzien van subparagraaf 5.2.1 aan dat het moeilijk voor te stellen is dat door de herontwikkeling het verharde oppervlak per saldo niet toeneemt, aangezien het plangebied momenteel grotendeels onverhard is.	Zoals ook in subparagraaf 9.2.3 is aangegeven zullen er op deelplanniveau wijzingen optreden in het wateroppervlak en het verharde oppervlak. Bij het deelgebied Spoorlaan is er sprake van een toename van het verharde oppervlak. Op masterplanniveau (dus alle deelgebieden bij elkaar opgeteld) is er echter sprake van een afname van het verharde oppervlak en een toename van de waterbergingscapaciteit. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is subparagraaf 5.2.1 aangevuld.
26.3	De adressant vraagt of het juist is dat 30% van de woningen in de Laurierhof als sociale woningbouw wordt uitgevoerd.	In het plangebied Spoorlaan wordt voornamelijk geen sociale woningbouw voorzien omdat is gebleken dat het realiseren van sociale woningbouw in deelgebied Spoorlaan leidt tot een negatieve grondexploitatie. Het streven is om elders in De Tuinen van Aalsmeer sociale woningbouw te realiseren.
26.4	De adressant vindt de term "Wilgenlaantje" verwarrend omdat er al een Wilgenlaan en een Achter de Wilgen is.	Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is in de toelichting een andere naam gehanteerd.
26.5	De adressant wijst er op dat het Jongeren Ontmoetings Punt (JOP) in de oorspronkelijke plannen zou worden verplaatst naar "De Avonturentuin" aan de Burgemeester Kasteleinweg. De adressant vindt dit een betere locatie omdat de nu voorziene	Er is geen sprake van een nieuwe JOP maar een verplaatsing van het bestaande JOP. Het JOP zal worden gerealiseerd in het groen op de kop van het groen aan het begin van de Geraniumstraat. Deze locatie is in het zicht vanaf de Burgemeester Kasteleinweg. De afstand tot bestaande woningen is voldoende.



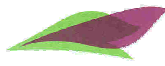
	<p>locatie kan leiden tot een verstoring van de sfeer en de rust van het woonmilieu, mede omdat het JOP vrij dicht bij de voorgevel van de bestaande woningen is voorzien. De adressant vindt een andere locatie aan te bevelen en, als dat niet mogelijk blijkt te zijn, dient er veel aandacht te zijn voor de sociale veiligheid.</p>	<p>Mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het bestemmingsplan aangepast doordat het JOP alleen nog is toegestaan ter plaatse van een specifieke aanduiding. Daardoor kan het JOP niet overal binnen de bestemming 'Groen' worden gerealiseerd.</p>
26.6	<p>De adressant concludeert op basis van subparagraaf 9.1.3 dat er zonder het aanbrengen van een knip in de Burgemeester Kasteleinweg een dove gevel moet worden gerealiseerd bij de appartementen in het Laurierhof. Nu de knip mogelijk niet wordt gerealiseerd verwacht de adressant dat een dove gevel noodzakelijk is. De adressant wijst er op dat dit beperkingen oplevert voor de woningen en eisten stelt aan de dove gevel.</p>	<p>De realisatie van de knip in de Burgemeester Kasteleinweg is momenteel nog niet zeker. De mogelijkheid bestaat dat er geen knip wordt aangebracht maar wel andere maatregelen worden genomen (zoals een herprofilering). Naar aanleiding van het scenario "zonder knip maar met andere maatregelen" is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. Daaruit blijkt dat bij afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg zonder fysieke knip maar met andere maatregelen er geen dove gevel nodig is. Wel zullen er voor het appartementencomplex hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld maar dat is ook aan de orde indien er wel een fysieke knip wordt aangebracht.</p>

8.4 Zienswijzen

Conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht heeft het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Tijdens de periode dat het ontwerp ter inzage heeft gelegen heeft een ieder een zienswijze kunnen indienen. Deze zienswijzen zijn betrokken bij de besluitvorming van de vaststelling van het bestemmingsplan door middel van een Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan (zie bijlage 2).



HOOFDSTUK IX Uitvoerbaarheid



9.1 Uitvoerbaarheid op milieuaspecten

9.1.1 *Bodem*

In het kader van de toekomstige nieuwbouw op een aantal percelen aan de Spoorlaan is in opdracht van de gemeente Aalsmeer door het adviesbureau Geofox-Lexmond een tweetal verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd die samen het gehele plangebied dekken.

Het eerste rapport (nr. 20060337/MLOO, d.d. maart 2006, zie bijlage 3) heeft betrekking op perceel 3939. Uit het rapport blijkt dat:

- Tijdens het zintuiglijk onderzoek zeer plaatselijk in de bovengrond bodemvreemde materialen zijn aangetroffen in de vorm van sporen puin en baksteen. Er zijn geen asbestverdachte materialen op of in de bodem aangetroffen.
- In de bovengrond een lichte verontreiniging met PAK is aangetoond. Deze verontreiniging is mogelijk te relateren aan de plaatselijke aanwezigheid van sporen van puin en baksteen.
- In het grondwater een lichte verontreiniging is aangetroffen met zink en xylenen. De verhoogde concentratie zink is vermoedelijk van natuurlijke oorsprong (verhoogde achtergrondconcentratie).

Geconcludeerd wordt dat het onderzochte perceel geschikt voor het voorgenomen gebruik als wonen.

Het tweede rapport (nr. 20071790/HZE, d.d. 17 oktober 2007, zie bijlage 4) heeft betrekking op de rest van het plangebied. Uit het rapport blijkt dat:

- Tijdens het veldwerk geen asbestverdachte materialen op of in de bodem zijn aangetroffen. Wel is ter plaatse van de watergang, grenzend aan het perceel C2378, deellocatie "volkstuintencomplex", een mogelijk asbesthoudende beschoeiing aangetroffen.
- In de boven- en ondergrond van perceel C2392 (weiland) geen verhoogde gehalten aan verontreinigende stoffen zijn aangetroffen.
- In het grondwater van perceel C2392 (weiland) een licht verhoogd gehalte aan nikkel is aangetroffen (>streefwaarde). De verhoogde concentratie is vermoedelijk van natuurlijke oorsprong.
- In de bovengrond ter plaatse van perceel C2378, deellocatie "openbare speelplaats inclusief gronddepot" een licht verhoogd gehalte aan PAK is aangetroffen (>streefwaarde). Dit licht verhoogde gehalte kan mogelijk worden gerelateerd aan de aanwezigheid van sporen puin en roest in de bodem.
- In de bovengrond ter plaatse van perceel C2378, deellocatie "volkstuintencomplex" een licht verhoogd gehalte aan PAK is aangetroffen (>streefwaarde). Dit licht verhoogde gehalte kan mogelijk worden gerelateerd aan de aanwezigheid van sporen puin en roest in de bodem.
- In het grondwater ter plaatse van perceel C2378, deellocatie "volkstuintencomplex" geen verontreinigende stoffen zijn aangetroffen.
- In de boven- en ondergrond ter plaatse van perceel C2378, deellocatie "rode kruisgebouw inclusief voormalige tanklocatie" geen verontreinigende stoffen zijn aangetroffen.
- In het grondwater ter plaatse van perceel C2378, deellocatie "rode kruisgebouw inclusief voormalige tanklocatie" geen verontreinigende stoffen zijn aangetroffen.
- In de bovengrond op het overige deel van het perceel C2378 plaatselijk licht verhoogde gehalten aan PAK (>streefwaarde) en EOX zijn aangetroffen; het EOX-gehalte is lager dan de grenswaarde van 3 mg/kg d.s. waarboven een aanvullend onderzoek moet



plaatsvinden naar de individuele PCB's en OCB's. Het licht verhoogde gehalte kan mogelijk worden gerelateerd aan de aanwezigheid van sporen puin en roest in de bodem.

- In de ondergrond van het perceel C2378 geen verontreinigende stoffen zijn aangetroffen.
- De kwaliteit van de baggerspecie in de aangrenzende watergangen in klasse-3 wordt ingedeeld.
- Het asfalt ter plaatse van de openbare speelplaats niet teerhoudend is.

Aan de hand van het tweede rapport kan worden geconcludeerd dat:

1. de grond ter plaatse van het perceel C2392 (weiland) niet is verontreinigd;
2. het grondwater ter plaatse van het perceel C2392 (weiland) slechts licht verontreinigd is met nikkel, een nader onderzoek is niet noodzakelijk;
3. de bovengrond ter plaatse van het perceel C2378, deellocaties "openbare speelplaats inclusief gronddepot" en "volkstuintencomplex" slechts licht verontreinigd is met PAK, een nader onderzoek is niet noodzakelijk;
4. de ondergrond en het grondwater ter plaatse van het perceel C2378, deellocatie "volkstuintencomplex", niet verontreinigd zijn;
5. de grond en het grondwater ter plaatse van het perceel C2378, deellocatie "rode kruisgebouw inclusief voormalige tanklocatie", niet verontreinigd zijn;
6. de bovengrond van het overige deel van perceel C2378 (grasland) licht verontreinigd is met PAK en EOX, een nader onderzoek is niet noodzakelijk;
7. de ondergrond van het overige deel van perceel C2378 (grasland) niet verontreinigd is;
8. de vrijkomende klasse-3 baggerspecie uit de aangrenzende watergangen niet op de kant mag worden verwerkt en moeten worden afgevoerd naar een klasse-3 baggerdepot of naar een erkende verwerker;
9. het niet-teerhoudende asfalt ter plaatse van de openbare speelplaats als categorie-1 secundaire grondstof kan worden hergebruikt.

Gelet op de resultaten van de bodemonderzoeken is de bodem geschikt voor het voorgenomen gebruik.

9.1.2 Verkeer

Verkeersstructuur

In paragraaf 6.3.1 en paragraaf 6.3.3 is reeds ingegaan op de toekomstige verkeersstructuur van Aalsmeer. Het plangebied zal in eerste instantie via de Spoorlaan en de Ophelialaan worden aangesloten op de huidige N201 (Burgemeester Kasteleinweg). Na ingebruikname van de nieuwe N201 en afwaardering van de huidige N201 zal het plangebied via een verlenging van de Spoorlaan rechtstreeks worden aangesloten op de Burgemeester Kasteleinweg. De Burgemeester Kasteleinweg zal via de Noordvork en de Middenweg zijn aangesloten op de omgelegde N201. Daardoor zal het plangebied zijn aangesloten op de (toekomstige) lokale hoofdstructuur.

De Burgemeester Kasteleinweg zal, na de ingebruikname van de omlegging van de nieuwe N201, worden afgewaardeerd als provinciale, doorgaande weg. De weg zal als een lokale weg gaan fungeren. Hierbij zal de stapsgewijze aanpak, zoals vastgelegd in het coalitieakkoord 2010-2014, worden gevolgd. Deze werkwijze gaat in eerste instantie uit van afwaarderen van het huidige N201-tracé door middel van een gewijzigd profiel met bijbehorende verkeersmaatregelen (van 70 km/u naar 50 km/u, vrijliggende busbaan). Door deze profielwijziging wordt gestreefd naar een substantieel lagere verkeersintensiteit. Zonodig wordt er een knip tussen de Ophelialaan en de 1^e J.C. Mensinglaan aangelegd



indien de verkeersintensiteiten na de voorgenomen profielwijziging alsnog te hoog blijken te zijn.

In 2006 is verkeersonderzoek uitgevoerd waarin aan de hand van de diverse toekomstige ontwikkelingen in Aalsmeer en omgeving is gekeken naar toekomstige verkeers- en vervoersstromen in Aalsmeer. Daarbij is gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel. In het verkeersonderzoek is ten aanzien van het jaar 2015 een aantal belangrijke knelpunten geconstateerd. Voor het plangebied zijn de volgende knelpunten relevant:

1. Ondanks de aanleg van de nieuwe N201 is er geen sprake van een structurele afname van verkeer op de westelijke entree van Aalsmeer via de Kruisweg, de Aalsmeerderbrug en de Burgemeester Kasteleinweg. Dit doet vermoeden dat er nog steeds sprake is van doorgaand verkeer door Aalsmeer.
2. De (mogelijke) knip in de bestaande N201 zorgt er niet 'automatisch' voor dat verkeer in oost-westrichting via de omlegging N201 of de Noordvork gaat rijden. De druk op de alternatieve oost-westroutes is zeer hoog. Met name op de Westeinderroute is sprake van een ongewenste, zéér forse toename van verkeer (ongeveer een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie).

In verband met het verbeteren van de lokale verkeerscirculatie zijn in de 'Kadernota verkeer en vervoer (vastgesteld op 25 januari 2007) en in het 'Aalsmeers Verkeer en Vervoersplan' (vastgesteld in december 2009) verschillende maatregelen benoemd. Een deel van deze maatregelen heeft ook betrekking op de voorgenoemde knelpunten. Bij het opstellen van het Aalsmeers Verkeer en Vervoersplan is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Aan het Aalsmeers Verkeer en Vervoersplan is een uitvoeringsprogramma voor de periode tot en met 2015 gekoppeld.

In het navolgende zal nader worden ingegaan op de te nemen maatregelen met betrekking tot de in het verkeersonderzoek van 2006 geconstateerde en voor het plangebied Spoorlaan relevante knelpunten.

- Knelpunt 1: verkeer via de westelijke entree

Op het moment dat de omgelegde N201 in gebruik wordt genomen (zodra de aansluitingen richting A4, A9 en A2 conform het programma N201+ zijn aangelegd) zal de Burgemeester Kasteleinweg qua beheer en onderhoud door de provincie worden overgedragen aan de gemeente. De Burgemeester Kasteleinweg zal vervolgens worden afgewaardeerd (maximum snelheid van 70 km/u naar 50 km/u), er zal een ander profiel worden aangebracht, langs een deel van de weg zal een vrijliggende busbaan worden aangelegd en er zal zonodig een knip worden aangebracht (conform de afspraken in het coalitieakkoord 2010). Door deze aanpassingen wordt de hoeveelheid verkeer dat via de Aalsmeerderbrug de gemeente Aalsmeer binnenkomt met circa 20% verminderd ten opzichte van de in het verkeersonderzoek van 2006 onderzochte situatie in 2015.

Om te zorgen voor een goede afwikkeling binnen Aalsmeer, wordt in het AVVP voorgesteld om op de Burgemeester Kasteleinweg tussen de Aalsmeerderbrug en de Noordvork twee rijstroken Aalsmeer uit en één rijstrook Aalsmeer in te realiseren. Deze herprofileringsvariant heeft de volgende gevolgen:

- Het verkeer kan in de ochtendspits goed Aalsmeer uit rijden en het HOV ondervindt geen vertraging.
- Verkeer dat Aalsmeer in wil rijden wordt als het ware gedoseerd. Verkeer komende vanuit het westen heeft de keuze om via de Aalsmeerderbrug of de omgelegde N201 te rijden. Met behulp van routekeuzeborden kan het verkeer bij lange wachttijden



worden omgeleid. Buiten de Aalsmeerderbrug komen ook in de avondspits geen afwikkelingsknelpunten meer voor.

- Op de Burgemeester Kasteleinweg is tussen Ophelialaan en de kruising met de Noordvork één rijstrook per richting voldoende om auto- en busverkeer goed te verwerken.

- Knelpunt 2: hoge druk op alternatieve oost-westroutes

De oplossing van dit knelpunt heeft een belangrijke relatie met de oplossingen voor knelpunt 1 (verkeer via de westelijke entree) en een knelpunt ten aanzien van de kruispunten N231:

- Knelpunt 1 (verkeer via de westelijke entree): In het kader van het AVVP is middels een dynamisch model de verkeersafwikkeling op de Burgemeester Kasteleinweg onderzocht. Er is in het AVVP gekozen om verkeer bij de Aalsmeerderbrug "Aalsmeer uit" voldoende te faciliteren (2 rijstroken), zodat er in Aalsmeer geen congestie ontstaat en de doorstroming van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) over de Burgemeester Kasteleinweg conform de normen kan functioneren. Voor verkeer "Aalsmeer in" bij de Aalsmeerderbrug is gekozen om te knijpen (door over te gaan naar 1 rijstrook), zodat er bij (dreigende) congestie door automobilisten een andere route wordt gekozen.
- Knelpunt kruispunten N231: Om de druk op de oost-westroutes te verminderen is het belangrijk dat er een goed alternatief is. Voor een deel van het verkeer is dit alternatief de omgelegde N201 mits deze goed en snel bereikbaar is via de N231. In het AVVP zijn verschillende maatregelen benoemd om de verkeersafwikkeling op de N231 te verbeteren.

Voor parallelle routes aan de Burgemeester Kasteleinweg is in het AVVP gesteld dat de intensiteiten worden gemeten en, indien noodzakelijk, dat maatregelen (kunnen) worden getroffen op deze routes. De intensiteiten volgens het verkeersmodel geven niet direct aanleiding tot het treffen van specifieke maatregelen.

Parkeren

In het kader van de nieuwe bebouwing dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn om zo te voorkomen dat de omgeving van de nieuwe bebouwing belast wordt met parkeren. In het bestemmingsplan zijn daarom parkeernormen opgenomen. Deze parkeernormen bedragen 2 parkeerplaatsen per grondgebonden woning (Korianderhof en Venkelhof) en 1,5 parkeerplaatsen per appartement (Laurierhof). Dergelijke parkeernormen zijn ruim voldoende gelet op landelijke parkeerkencijfers. In de CROW-uitgave "Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering (publicatie 182, september 2008) is voor woningen in het duurdere segment van de schil/overloopgebied van een matig stedelijk gebied als Aalsmeer een kengetal van minimaal 1,6 en maximaal 1,8 opgenomen. Voor de woningen die tot de middelste prijs categorie behoren geldt een kengetal van minimaal 1,5 en maximaal 1,7 parkeerplaatsen. Voor woningen in de goedkope categorie is een kengetal van minimaal 1,3 en maximaal 1,5 parkeerplaatsen van toepassing. Indien deze kengetallen worden vergeleken met de parkeernormen voor deelgebied Spoorlaan kan worden geconcludeerd dat de parkeernorm van de grondgebonden woningen hoger is dan het parkeerkengetal voor woningen in het duurdere segment en dat de parkeernormen voor de appartementen gelijk is aan het minimum parkeerkengetal van woningen in het middelste segment. Realisatie van het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernormen zou moeten leiden tot voldoende parkeergelegenheid.



De parkeerplaatsen voor de grondgebonden woningen dienen op eigen terrein (tuin/erf) te worden gerealiseerd, de parkeerplaatsen voor de appartementen in de openbare ruimte of in de parkeervoorziening van de Laurierhof. Daarnaast zullen er bij de Korianderhof nog enkele parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd voor bijvoorbeeld bezoekersparkeren.

Uitgaande van de woningaantallen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zullen er maximaal 44 parkeerplaatsen op eigen terrein van de maximaal 22 grondgebonden woningen worden gerealiseerd. De tuinen van de grondgebonden woningen hebben voldoende omvang voor het realiseren van 2 parkeerplaatsen per woning. Voor de maximaal 50 appartementen zullen maximaal 75 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Van deze 75 parkeerplaatsen kunnen circa 45 parkeerplaatsen in de openbare ruimte bij het Laurierhof worden gerealiseerd. In de gebouwde parkeervoorziening zullen circa 30 parkeerplaatsen of meer worden gerealiseerd. De te realiseren parkeervoorziening van het Laurierhof kan, gelet op het oppervlak van de bebouwing van de Laurierhof (circa 2.125 m²) minimaal 30 parkeerplaatsen herbergen.

9.1.3 Lucht

In juni 2011 is door Goudappel Coffeng een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd waarin is nagegaan wat de gevolgen zijn van de ontwikkeling die in het onderhavige bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt en die is voorzien in de deelgebieden Polderzoom en Zwarteweg (kenmerk PTE017/Kmc/0062, zie bijlage 5). Uit de berekeningen blijkt dat de in de Wet milieubeheer opgenomen normen voor fijn stof en stikstofdioxide in 2011 (en verder) niet worden overschreden. Omdat de N201 wordt omgelegd en de Burgemeester Kasteleinweg binnen een aantal jaar zal worden afgewaardeerd zal de luchtkwaliteit ten aanzien van fijn stof en stikstofdioxide binnen Aalsmeer verder verbeteren. Er wordt voldaan aan de normen en daarmee aan de Wet milieubeheer. In navolging van artikel 5.16 lid 1 onder a en c van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat de ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden omdat er geen sprake is van normoverschrijding en het project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

9.1.4 Geluid

9.1.4.1 Wegverkeerslawaaai

Binnen de zones van enkele stedelijke wegen (snelheidsregime van 50 km/u of meer) zullen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt. Gelet op de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek nodig om inzichtelijk te krijgen wat de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige functies zal zijn. In paragraaf 9.2.2 is ingegaan op de verkeerssituatie rondom het plangebied. Korthedshalve wordt hier naar verwezen.

In juni 2011 is door Goudappel Coffeng akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai uitgevoerd (kenmerk PTE018/Kmc/0061, zie bijlage 6). Daarbij is rekening gehouden met zowel de situatie dat de Burgemeester Kasteleinweg nog als provinciale, doorgaande weg in gebruik is als met de situatie dat de Burgemeester Kasteleinweg geen provinciale, doorgaande weg meer is en er een fysieke knip is gerealiseerd. Het scenario dat de Burgemeester Kasteleinweg als provinciale, doorgaande weg is afgewaardeerd door middel van uitsluitend een profielwijziging (dus zonder een knip) is eveneens onderzocht. Naast de Burgemeester Kasteleinweg is ook gekeken naar de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Noordvork.



Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in de situatie dat de Burgemeester Kasteleinweg nog als provinciale weg in gebruik is er ter plaatse van de meeste geplande grondgebonden woningen in het Venkelhof en Korianderhof sprake zal zijn van een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurgrenswaarde). De geluidsbelasting bedraagt ter plaatse van de grondgebonden woningen maximaal 58 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt ter plaatse van de grondgebonden woningen daarmee niet overschreden.

In de situatie dat de Burgemeester Kasteleinweg geen provinciale weg meer is doordat deze is afgewaardeerd, zullen alle grondgebonden woningen een geluidsbelasting ondervinden die gelijk of lager is aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Ten aanzien van de berekende geluidsbelastingen op de gevels van de grondgebonden woningen wordt nog opgemerkt dat deze geluidsbelastingen in de praktijk lager zullen zijn omdat in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met de afschermdende werking van het Laurierhof. In de praktijk zal de Laurierhof wel een (deels) afschermdende werking gaan krijgen.

Voor de appartementen in het Laurierhof geldt in de situatie dat de Burgemeester Kasteleinweg nog als provinciale weg in gebruik is, dat er ter plaatse van de appartementen niet alleen sprake is van een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurgrenswaarde) maar ook van de maximale ontheffingswaarde. De appartementen zouden in die situatie alleen gerealiseerd kunnen worden indien de woningen worden voorzien van een dove gevel. Dat is een gevel zonder te openen delen bij een geluidsgevoelige ruimte als een woonkamer of slaapkamer. In de situatie dat de Burgemeester Kasteleinweg geen provinciale weg meer is omdat deze is afgewaardeerd, zal de geluidsbelasting ter plaatse van de appartementen nog wel de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting overschrijden maar niet de maximale ontheffingswaarde. De maximale geluidsbelasting bedraagt dan 55 dB (in geval van afwaardering met fysieke knip) of 56 dB (in geval van afwaardering zonder fysieke knip maar met aanvullende maatregelen).

Het wegverkeer op de Noordvork leidt ter plaatse van het plangebied niet tot een geluidsbelasting hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Volgens planning zal de Burgemeester Kasteleinweg eind 2013 worden afgewaardeerd. Gelet op de diverse besluiten die de gemeente heeft genomen kan de afwaardering worden gezien als een feit. In het bestemmingsplan wordt daarom uitgegaan van het scenario dat de Burgemeester Kasteleinweg is afgewaardeerd, waarbij de situatie is aangehouden die de hoogste geluidsbelasting na herprofilering van de Burgemeester Kasteleinweg oplevert. In het kader van het bestemmingsplan zullen voor de Laurierhof hogere grenswaarden worden vastgesteld aangezien er geen of onvoldoende doeltreffende maatregelen mogelijk blijken te zijn om de geluidsbelasting ter plaatse van het appartementencomplex aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting te laten voldoen. Bij het vaststellen van de hogere grenswaarde wordt de regionale deelnota 'Hogere waarden' in acht genomen. Dat houdt o.a. in dat nagegaan en gemotiveerd is welke alternatieven er zijn om aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting te voldoen.

Het ontwerp-besluit voor de hogere grenswaarden (en de bijbehorende onderbouwing) zal tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Voor de Laurierhof wordt uitgegaan van een hogere grenswaarde van 56 dB. Voor de Korianderhof en de Venkelhof zijn in het gehanteerde scenario van afwaardering geen hogere grenswaarden nodig aangezien de geluidsbelasting voldoet aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.



9.1.4.2 Cumulatie

Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder dient, als een nieuwe geluidsgevoelige functie binnen twee of meerdere geluidzones ligt, waarbij door één of meer geluidsbronnen de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, de gecumuleerde geluidbelasting te worden berekend. Afgewogen moet worden of de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is.

De geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woningen in het plangebied zal door één geluidsbron hoger zijn dan ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (namelijk de Burgemeester Kasteleinweg). Gelet op de Wet geluidhinder is onderzoek naar cumulatie daarmee noodzakelijk. In de regionale deelnota Hogere Waarden is daarbij bepaald dat bij het berekenen van cumulatie ook vliegverkeer dient te worden betrokken. In het akoestisch onderzoek (zie subparagraaf 9.1.4.1) is daarom gekeken naar de cumulatie van de geluidsbelastingen van de geluidsbronnen Burgemeester Kasteleinweg en de geluidsbelasting van vliegverkeer (welke ter plaatse van het plangebied 52 dB bedraagt). De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 63 dB in het scenario met afwaardering. Deze geluidsbelasting is nog exclusief 2 dB aftrek op grond van artikel 110g Wet geluidhinder. Inclusief aftrek bedraagt de gecumuleerde geluidsbelasting 61 dB in het scenario met afwaardering.

Volgens de regionale deelnota 'Hogere Waarden' mag de gecumuleerde geluidbelasting niet meer bedragen dan 3 dB boven de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeer, dat wil zeggen 66 dB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van nieuwe geluidsgevoelige functies ter plaatse van de Laurierhof ten hoogste 63 dB zal bedragen indien de Burgemeester Kasteleinweg is afgewaardeerd. Deze geluidsbelasting is aanvaardbaar. Voor de Korianderhof en de Venkelhof is de gecumuleerde geluidsbelasting eveneens aanvaardbaar aangezien de gecumuleerde geluidsbelasting maximaal 60 dB bedraagt.

9.2 Uitvoerbaarheid op andere aspecten

9.2.1 Ecologie

In juli 2007 is door adviesbureau Mertens B.V. een natuurtoets verricht ter plaatse van plangebied Spoorlaan (zie bijlage 7). Ten behoeve van de natuurtoets zij vier veldbezoeken uitgevoerd. De natuurtoets is in mei 2011 geactualiseerd (rapportnummer 2011.1245, zie bijlage 8) door middel van een veldbezoek. Uit de natuurtoetsen uit 2007 en 2011 blijkt het volgende:

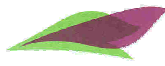
- Flora en vegetatie: in het plangebied zijn geen beschermde soorten aangetroffen.
- Broedvogels: in het gebied en directe omgeving van het plangebied kunnen algemene soorten broeden en daarnaast kunnen in de directe omgeving huismus of gierzwaluw broeden. Huismus of gierzwaluw zijn soorten met vaste rust- en verblijfplaatsen. Door te werken buiten het broedseizoen kunnen effecten op nesten en eieren worden voorkomen en worden geen verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet overtreden. Ter bescherming van broedvogels dienen bomen en struiken te worden gerooid buiten het broedseizoen (15 maart t/m 15 juli). Ook struwelen dienen buiten het broedseizoen te worden verwijderd.
- Vleermuizen: in 2007 werd vastgesteld dat in het gebied Spoorlaan diverse (soorten) vleermuizen foerageren (de gewone dwergvleermuis, de ruige dwergvleermuis, de watervleermuis en de laatvlieger). Vliegroutes en kolonieplaatsen zijn indertijd niet aangetroffen. De kans hierop werd ook klein geacht doordat gebouwen in plangebied



nagenoeg ontbreken en de bomen in het plangebied geen holten bezitten. Het is aannemelijk dat de situatie sinds 2007 voor vleermuizen niet veranderd is omdat het pangebied en omgeving niet wezenlijk zijn veranderd. In 2007 is vastgesteld dat de plannen het foerageergebied niet wezenlijk aantasten. Door de voorgenomen herontwikkeling verdwijnt een deel van het huidige weiland maar er komt deels water en groen voor terug. Omdat de grote en hoge bomen rond het speelterrein behouden blijven werden er geen effecten op de foerageermogelijkheden van de vleermuizen voorzien. Deze conclusie is nog steeds van kracht en realisatie van de plannen zal derhalve niet resulteren in overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet voor vleermuizen. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is derhalve niet vereist.

- Overige zoogdieren: het is niet aannemelijk dat in het plangebied matig of strikt beschermde grondgebonden zoogdieren voorkomen omdat geschikte ecotopen ontbreken.
- Amfibieën: in 2007 is vastgesteld dat er enkele soorten licht beschermde soorten amfibieën voorkomen (de groene kikker, bruine kikker, kleine watersalamander en gewone pad) en in de omgeving de zwaar beschermde rugstreeppad. Ten aanzien van de licht beschermde soorten amfibieën werd geconstateerd dat dit algemeen voorkomende en niet bedreigde soorten zijn en deze in lage dichtheid voorkomen in het plangebied waardoor effecten op populatieniveau niet werden voorzien. Geadviseerd is om werkzaamheden aan wateren buiten de kritieke periode (maart t/m juni) uit te voeren. Het is mogelijk dat de rugstreeppad zich inmiddels heeft gevestigd binnen het plangebied Spoorlaan. Op grond hiervan wordt in de geactualiseerde natuurtoets aanbevolen om nader onderzoek te verrichten naar het voorkomen en de verspreiding van deze pad. Pas na afronding van dit onderzoek kan worden vastgesteld of er mogelijk effecten gaan ontstaan op deze pad.
- Reptielen: op basis van regionale verspreiding en ligging is het niet aannemelijk dat zich in of rond het plangebied reptielen ophouden. Het voorkomen van reptielen wordt uitgesloten omdat het gebied te geïsoleerd is voor het voorkomen van bijvoorbeeld ringslang. In 2007 zijn eveneens geen reptielen vastgesteld.
- Vissen: in 2007 is de matig beschermde kleine modderkruiper vastgesteld en daarvoor is op 29 februari 2008 ontheffing verleend door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit voor de periode van 29 februari 2008 t/m 30 september 2012. In verband met het aflopen van deze ontheffing en de noodzaak tot verlenging is een actuele inventarisatie vereist.
- Ongewervelden: er is geen potentieel leefgebied van beschermde of bedreigde ongewervelden vastgesteld gedurende het onderzoek. De kans op het voorkomen van beschermde ongewervelden wordt dan ook nihil geschat. In 2007 werden eveneens geen beschermde ongewervelden vastgesteld of verondersteld.

Naar aanleiding van de geactualiseerde natuurtoets is in juli 2011 een vervolginventarisatie verricht (rapportnummer 2011.1288, zie bijlage 9) naar het voorkomen van de kleine modderkruiper en de rugstreeppad. Uit deze inventarisatie blijkt dat de rugstreeppad niet is aangetroffen. De kleine modderkruiper is wel aangetroffen in de noordelijke watergang maar de situatie lijkt niet wezenlijk te zijn veranderd ten opzichte van 2007. Voor de kleine modderkruiper is in verband met het aflopen van de eerdere ontheffing een (aanvullende) ontheffing aangevraagd. De ontheffing is op 30 november 2011 verleend door het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Visserij (zie bijlage 10). Gelet op de Flora- en faunawet is er daardoor geen belemmering voor de herontwikkeling van het plangebied.



9.2.2 Water

Gelet op het waterinrichtingsplan dat is opgesteld zijn er geen drastische wijzigingen in de waterhuishoudkundige inrichting van het gebied. Het peil blijft ongewijzigd, evenals de hoofd aan- en afvoerrichtingen in de polder. De herontwikkeling van plangebied Spoorlaan is in het kader van de watertoets in 2008 voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het hoogheemraadschap heeft een positief wateradvies uitgebracht (zie bijlage 11). Ten opzichte van 2008 zijn de plannen gewijzigd maar deze wijzigingen zijn niet significant zodat de watertoets en het wateradvies nog steeds van toepassing zijn. Dit blijkt ook uit de artikel 3.1.1-reactie van het Hoogheemraadschap (zie paragraaf 8.3).

Waterkering

In of nabij het plangebied bevinden zich geen waterkeringen of boezemwaterkeringen.

Waterberging

In de polder is momenteel voldoende waterberging aanwezig. In geval van demping van bestaand water geldt dat deze waterloop in hetzelfde peilgebied 100% moet worden gecompenseerd.

Bij de aanleg van verhard oppervlak dient 15% van de toename van het verhard oppervlak als waterberging te worden gecompenseerd in hetzelfde peilgebied.

Op deelplanniveau treden er binnen De Tuinen van Aalsmeer wijzigingen op in het wateroppervlak en verhard oppervlak. Het totale verharde oppervlak neemt als gevolg van De Tuinen van Aalsmeer in de toekomst af en is er geen sprake van bergingscompensatie. Als gevolg van De Tuinen van Aalsmeer zal de waterbergingscapaciteit toenemen. Gedurende de uitvoering van De Tuinen van Aalsmeer zal er ook geen tijdelijk bergingstekort optreden.

Binnen het plangebied Spoorlaan zal een bestaande waterloop worden gedempt en er zullen nieuwe watergangen worden aangelegd. Tevens zal een bestaande sloot worden verbreed.

Om de totale compensatie inzichtelijk te maken is voor het gehele Masterplangebied een "kasboek water" opgesteld waarin de toename van het verharde oppervlak, de benodigde compensatie en de toename van het wateroppervlak is opgenomen. Dit kasboek wordt per deelgebied geactualiseerd met de concrete oppervlaktes van het betreffende gebied.

Voor deelgebied Spoorlaan geldt dat de totale verharding zal toenemen met circa 2.020 m². Van deze verhardingstoename dient 15% te worden gecompenseerd. Daarnaast zal een deel van het bestaande water worden gedempt met circa 500m². Dit oppervlak zal voor 100% moeten worden gecompenseerd. De benodigde watercompensatie binnen het deelgebied bedraagt daarmee circa 800 m². In het deelgebied Spoorlaan zal echter meer extra water worden gerealiseerd, namelijk circa 1.950 m². De extra watercompensatie bedraagt daarmee meer dan 1.000 m² (kasboek, d.d. 20 januari 2009). Voor het gehele Masterplangebied geldt een positief watersaldo van circa 12.700 m².

Waterkwaliteit

Uitgangspunt is dat er een aaneengesloten watersysteem wordt gerealiseerd dat doorstroombaar/doorspoelbaar is en waar dus geen doodlopende waterlopen aanwezig zijn. Tevens zullen er in principe natuurvriendelijke oevers worden gerealiseerd in geval van



nieuwe oevers. Voor de gevallen waar dat niet mogelijk blijkt te zijn zal elders compensatie plaatsvinden (zie ook navolgende).

Grondwater

De huidige bewoners van de Spoorlaan hebben aangegeven last te hebben van (grond)wateroverlast. In combinatie met het nieuwbouwproject worden de volgende maatregelen gezien als kans om de situatie voor de huidige bewoners mogelijk te verbeteren en nieuwe overlast te voorkomen:

- Toepassen van (blok)drainage voor zowel de nieuwe als de bestaande woningen;
- Toepassen van kruipruimteloze woningen;
- Ophogen van de percelen;
- Een combinatie van bovenstaande.

In het plangebied zal niet ondergronds worden gebouwd. De herontwikkeling heeft daarom geen negatieve gevolgen voor de grondwaterstromen.

Riolering

Het plangebied valt binnen het bemalingsgebied Aalsmeer centrum. Het afvalwater van de omliggende woningen en bedrijven wordt via een hoofdgemaal (beheer Rijnland) getransporteerd naar de dichtstbijzijnde RWZI (aan de Molenvliet).

In de wijk Stommeer zijn gemengde rioolstelsels aanwezig. Voor de langere termijn is het doel om de gemengde rioolstelsels om te bouwen tot (verbeterde) gescheiden rioolstelsels. Bij de nieuwe bebouwing zal vooruitlopend daarop een gescheiden rioolstelsel worden toegepast. Dit gescheiden rioolstelsel zal worden aangesloten op het bestaande gemengde rioolstelsel. Voor de afvoer van hemelwater zal een apart RWA-riool worden aangelegd.

Voor de aansluiting op de riolering zal tijdig een watervergunning moeten worden aangevraagd (minimaal 6 weken voor start bouwwerkzaamheden). Overigens heeft de gemeente Aalsmeer een rioolverordening in voorbereiding.

Natuurvriendelijke oevers

Alle nieuwe oevers worden, indien mogelijk, afgewerkt met een talud van minimaal 1 op 3. Omdat er met het hoogheemraadschap is afgesproken om alle nieuwe oevers natuurvriendelijk af te werken en er binnen het deelgebied niet overal voldoende ruimte aanwezig is om dit te realiseren zal dit moeten worden gecompenseerd bij bestaande oevers, al dan niet in het zelfde deelgebied. Hiervoor zal er voor alle deelgebieden tezamen een kasboek natuurvriendelijke oevers worden bijgehouden. Hierin wordt per deelgebied aangegeven hoeveel meter nieuwe oever natuurvriendelijk is aangelegd en hoeveel meter bestaande oever er nog natuurvriendelijk dient te worden gemaakt (compensatie). Uiteindelijk dient dit kasboek, net als het kasboek water, positief te zijn.

9.2.3 Externe veiligheid

9.2.3.1 Transport gevaarlijke stoffen

De Burgemeester Kasteleinweg is in de huidige situatie een provinciale weg en daardoor aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de toekomst, als de Burgemeester Kasteleinweg is afgewaardeerd zal het transport van gevaarlijke stoffen in de nabijheid van



het plangebied alleen nog plaats vinden nabij de kruising Noordvork-Burgemeester Kasteleinweg (vanwege het LPG tankstation aan de Burgemeester Kasteleinweg). Het college van Burgemeester en Wethouders heeft op 17 februari 2011 het Besluit routing gevaarlijke stoffen genomen waardoor het vervoer van gevaarlijke stoffen in principe alleen via provinciale wegen zal plaatsvinden. Vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen is alleen mogelijk na ontheffing.

In december 2011 is door Tebodin B.V. een risicoberekening uitgevoerd naar het vervoer van gevaarlijke stoffen (zie bijlage 12). Er is daarbij rekening gehouden met een viertal situaties:

1. De bestaande situatie, waarbij de Burgemeester Kasteleinweg niet is afgewaardeerd en over deze gehele weg gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Ook zijn in deze situatie de ontwikkelingen op basis van het bestemmingsplan Spoorlaan nog niet uitgevoerd.
2. De situatie gelijk aan onder 1, met dien verstande dat in deze situatie de ontwikkelingen op basis van het bestemmingsplan Spoorlaan wel zijn uitgevoerd.
3. De situatie waarbij de Burgemeester Kasteleinweg is afgewaardeerd en er over deze weg uitsluitend nog vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt dat gerelateerd is aan de bevoorrading van het LPG-tankstation dat aan deze weg gelegen is. In deze situatie zijn de ontwikkelingen op basis van het bestemmingsplan gerealiseerd.
4. De situatie gelijk aan onder 3, waarbij tevens een tweetal risicoreducerende maatregelen is getroffen, te weten een verlaging van de doorzet van het LPG-tankstation (van 1.000 naar 500 m³ LPG/per jaar) en het bevoorraden van LPG in een tijdvenster (tussen 6.00 uur en 10.00 uur). In deze situatie worden, gezien het tijdstip van bevoorrading van LPG, geen bezoekers in de Crown Business Studio's verwacht.

Uit de berekeningen blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Burgemeester Kasteleinweg in alle vier de situaties niet zal leiden tot een overschrijding van de veiligheidsafstanden van het plaatsgebonden risico aangezien er in het plangebied bij het verwachte aantal gevaarlijke transporten geen contour voor de grenswaarde $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr aanwezig is. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Het groepsrisico blijft in alle doorberekende situaties ruimschoots onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico ligt in de bestaande situatie en in situatie 2 (waarbij de weg nog niet is afgewaardeerd, maar de ontwikkelingen binnen het plangebied wel zijn uitgevoerd) een factor 1,8 onder de oriënterende waarde en neemt in de toekomstige situatie (na afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg, situatie 3) af tot ten minste een factor 2,6 onder de oriënterende waarde en tot ten minste een factor 25 onder de oriënterende waarde in geval de doorzet van het LPG-tankstation wordt verminderd en venstertijden worden ingesteld (situatie 4). De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden, ook niet als gevolg van de op basis van het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Ook zal het maximale groepsrisico als gevolg van de op basis van het bestemmingsplan Spoorlaan toegestane ontwikkelingen niet toenemen.

Doordat de transportstroom in de toekomst qua intensiteit afneemt (wegens de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg), qua route beperkt wordt en aan een venstertijd wordt gebonden zal het maximale groepsrisico afnemen. Leidend in het maximale groepsrisico binnen het invloedsgebied zijn overigens de Crown Business Studio's.

De aanpassing van de venstertijden van het vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden na wijziging van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). De milieuvergunning van het LPG tankstation zal dan ambtshalve worden gewijzigd waarbij de maximale jaarlijkse



LPG-doorzet wordt gehalveerd en een venstertijd van 06.00 uur tot 10.000 uur wordt vastgelegd. Deze aanpassing van de milieuvergunning gaat buiten het bestemmingsplan om.

Vanwege de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van een 12 inch gasleiding (40 bar) is bij de risicoberekeningen door Tebodin ook een QRA-onderzoek verricht. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van het bestemmingsplangebied geen plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}) is. Het basisbeschermingsniveau voor de individuele burger tegen de aanwezige risico's is voldoende op basis van de genomen veiligheidsmaatregelen aan de gasleiding (inherente veiligheid). Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt verder dat het maximale groepsrisico als gevolg van de hogedruk aardgasleiding minder dan 10% van de oriëntatiewaarde bedraagt en dat het groepsrisico tevens niet toeneemt na realisatie van de op basis van bestemmingsplan Spoorlaan toegestane ontwikkelingen. Er is daardoor een beperkte verantwoording toegestaan.

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan is een verantwoordingsparagraaf opgesteld (zie bijlage 13). Bij het opstellen van deze paragraaf is ook gebruik gemaakt van advies van de regionale brandweer.

9.2.3.2 Luchthavenindelingbesluit

De maximale bouwhoogte zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit bedraagt 36 tot 38 meter ter plaatse van het plangebied, gerekend van peil Schiphol. De maximale bouwhoogtes in dit bestemmingsplan blijven ruim onder deze hoogtes.

Het bestemmingsplan maakt verder geen aanleg van vogelaantrekkende functies als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit mogelijk.

9.2.3.3 Explosieven

In november 2007 is door Riel Explosive Advice & Services Europe B.V. vooronderzoek verricht naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (zie bijlage 14). Daaruit blijkt dat er niet wordt verwacht dat er bij de aanstaande werkzaamheden op niet gesprongen CE zal worden gestuit.

9.2.4 Archeologie

Onderzoek in januari 2008 heeft geleid tot de conclusie dat de archeologische verwachting voor het plangebied zeer laag is (zie bijlage 15). Voor nieuwe ontwikkelingen hoeft daarom op voorhand geen rekening gehouden te worden met archeologie.

9.3 Economische uitvoerbaarheid

9.3.1 Grondexploitatie

Voor de herontwikkeling van het deelgebied Spoorlaan is een grondexploitatie opgesteld. Daaruit blijkt dat de ontwikkeling financieel uitvoerbaar is. De gemeente heeft alle grond in eigendom (zie ook subparagraaf 9.4.1). Het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden is derhalve verzekerd middels gronduitgifte. Op grond hiervan kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan, in afwijking van het eerste lid artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen.



9.4 Juridische uitvoerbaarheid

9.4.1 *Grondwerving*

Alle gronden in het plangebied zijn in eigendom van de gemeente. Er hoeft derhalve geen grondverwerving plaats te vinden. Ook het inmiddels gesloopte gebouw van het Rode Kruis is door de gemeente aangekocht. Er zijn geen lopende huurcontracten met betrekking tot de volkstuinen.



HOOFDSTUK X Plantechnische vormgeving



10.1 Algemene plansystematiek

In hoofdstuk 7 van deze plantoelichting heeft de waardering van de in het gebied aangetroffen functies plaatsgevonden. Hoe deze waardering is vertaald in keuze van bestemmingen en het bijbehorende normenkader is daarbij verantwoord. In dit hoofdstuk wordt de systematiek van de planverbeelding en planregels nader toegelicht voor zover dat noodzakelijk is voor een juiste interpretatie van het bestemmingsplan.

Met de inwerkingtreding van de regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008 is de systematiek van bestemmingsplannen grotendeels vastgelegd. In de Regeling standaarden ruimtelijke ordening worden nadere regels gesteld over de vormgeving, inrichting, authenticiteit, methodes en technieken en beschikbaarstelling van digitale instrumenten. De bij deze regeling behorende Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (hierna: SVBP 2008) bevat de richtlijnen voor de opzet en verbeelding van bestemmingsplannen. In de hiernavolgende paragrafen wordt de plansystematiek slechts toegelicht voor zover (geoorloofd) van de standaarden wordt afgeweken of deze standaarden een bepaalde interpretatieruimte laten bij de toepassing daarvan.

10.2 Methodiek van de planregels

De bestemmingen en aanduidingen zoals weergegeven in de verbeelding van het GML-bestand dienen in samenhang met de regels te worden gelezen. De planregels van dit bestemmingsplan zijn overeenkomstig het SVBP 2008 opgesteld. Daarnaast zijn overeenkomstig de voorschriften van artikel 3.2.1, 3.2.2 en 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening standaardregels opgenomen. Het SVBP 2008 schrijft voor op welke wijze de regels van het bestemmingsplan dienen te worden ingedeeld en hoe elke planregel moet worden opgebouwd. Daarnaast heeft de gemeente bepaalde richtlijnen voor de toepassing van het SVBP 2008 waaraan bij de vervaardiging van het bestemmingsplan voldaan dient te worden. In deze paragraaf wordt verantwoord op welke wijze de richtlijnen van het SVBP 2008 zijn toegepast.

10.2.1 *Inleidende regels*

Overeenkomstig het SVBP 2008 bevat hoofdstuk 1 de inleidende regels van het bestemmingsplan. Deze regels hebben betrekking op de interpretatie van de in de bestemmingsplanregels gehanteerde begrippen en de wijze waarop de aangegeven maten moeten worden bepaald.

Artikel 1 bevat de verklaring van in de planregels voorkomende begrippen. In aanvulling op de in het SVBP 2008 voorgeschreven begripsbepalingen is een aantal begrippen opgenomen waarvan een nadere verklaring in aanvulling op het normale spraakgebruik van belang is voor een goede interpretatie van het juridische normenkader.

Artikel 2 bevat een uitleg over de wijze waarop bij de toepassing van de planregels de relevante maten moeten worden bepaald. Voor een aantal maten is in het SVBP 2008 neergelegd op welke wijze wordt gemeten. Ten behoeve van de interpretatie van de planregels zijn daarnaast in aanvulling op de meetvoorschriften van het SVBP een aantal nadere bepalingen opgenomen over de wijze van meten. Dit geldt voor o.a. de bouwhoogte, de bouwdiepte en de afstand tot de zijdelingse bouwgrens.

10.2.2 *Bestemmingsregels*

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Hierin zijn achtereenvolgens en in alfabetische volgorde de planregels opgenomen met betrekking tot de voorkomende



(enkel)bestemmingen en dubbelbestemmingen. Het gaat in dit bestemmingsplan om de volgende bestemmingen:

- Groen;
- Tuin;
- Verkeer;
- Verkeer - Verblijfsgebied;
- Water;
- Wonen - 1;
- Wonen - 2;
- Leiding - Gas (dubbelbestemming);
- Waarde - Cultuurhistorie (dubbelbestemming).

Dubbelbestemmingen zijn van toepassing op gronden waar twee of meer onafhankelijk van elkaar voorkomende bestemmingen aan de orde zijn. Er is daarbij sprake van een rangorde tussen de dubbelbestemming en de daarmee samenvallende bestemming.

De regels van een bestemming hebben een eigen opbouw met een vaste volgorde van de daarin voorkomende elementen. Daar wordt in de navolgende subparagrafen op ingegaan. In paragraaf 10.4 wordt nader ingegaan op de specifieke (enkel)bestemmingen en dubbelbestemmingen.

10.2.2.1 Doeleindenomschrijving

De bestemmingen zijn gekozen conform de richtlijnen van het SVBP 2008 voor wat de hoofdgroepen van bestemmingen en de daarbinnen vallende functies betreft. Het is niet nodig geweest gebruik te maken van de hoofdgroep "overig". Voor een aantal te bestemmen functies geldt dat deze onder dezelfde hoofdfunctie van de betreffende hoofdgroep van bestemmingen moet worden ondergebracht, terwijl essentiële verschillen in de gebruiksdoeleinden een eigen normenstelsel noodzakelijk maken. Om in de regels tot uitdrukking te laten komen dat het in beginsel om functies van overeenkomstige aard gaat, is er voor gekozen de betreffende bestemmingen nader te specificeren met een cijfer. Zo is gekomen tot de bestemmingen "Wonen - 1" en "Wonen - 2".

Het SVBP 2008 schrijft voor dat het eerste lid van een bestemmingsregel de bestemmingsomschrijving bevat. In aanvulling op het SVBP 2008 is conform de werkwijze van de gemeente in de bestemmingsomschrijving een subgeleding aangebracht. Het eerste sublid geeft een algemene doeleindenomschrijving. Het tweede sublid geeft vervolgens weer wat binnen de gegeven doeleindenomschrijving het toegestane gebruik is. Indien eventueel verboden gebruik niet in de algemene gebodsregels kan worden opgenomen, wordt in het derde sublid van de bestemmingsomschrijving aangegeven welk gebruik op de betreffende gronden in ieder geval niet is toegestaan.

In de bij de dubbelbestemming behorende planregels wordt de verhouding tussen de doeleinden (functies) van de bestemmingen aangegeven. De specifieke kenmerken van dubbelbestemmingen brengen met zich mee dat deze bestemmingen doorgaans een relatief groot gebied beslaan en veelal op meerdere bestemmingen betrekking hebben.

10.2.2.2 Bouwregels

De bouwregels voor de bestemmingen en dubbelbestemmingen zijn overeenkomstig het SVBP 2008 telkens vervat in het tweede lid van de bestemmingsregel. Voor elk bestemmingsplan geldt dat de bouwmaten per bestemming moeten worden geïnterpreteerd,



in samenhang met de algemene regels voor maatvoering als gegeven in het tweede inleidende artikel (wijze van meten).

Bij verschillende bestemmingen is in het onderhavige plan gebruik gemaakt van de mogelijkheden die het SVBP 2008 biedt om met behulp van bouwaanduidingen en maatvoeringsaanduidingen aanwijzingen te geven over de wijze van bouwen en verschijningsvormen van bouwen. De gebruikte maatvoeringsaanduidingen komen voor in de in het SVBP 2008 opgenomen lijsten van aanduidingen.

Voor de dubbelbestemmingen geldt dat in de bouwregels onderscheid wordt gemaakt tussen de bouwregels zelf, de gronden waarop een omgevingsvergunning mag worden geweigerd, en de voorwaarden waaronder een omgevingsvergunning mag worden verleend.

10.2.2.3 Aanlegregels

In de planregels zijn aanlegregels opgenomen voor zover het de dubbelbestemmingen betreft. Overeenkomstig het SVBP 2008 zijn de aanlegregels opgenomen in het derde lid van de bestemmingsregels. In de aanlegregels wordt onderscheid gemaakt tussen het aanlegverbod per dubbelbestemming, de uitzonderingen daarop, de weigeringsgrond voor een omgevingsvergunning voor het aanleggen en de voorwaarden waaronder een omgevingsvergunning voor het aanleggen mag worden verleend.

10.2.3 Algemene regels

Het SVBP 2008 schrijft voor dat in hoofdstuk 3 van de planregels de algemene regels moeten worden ondergebracht. De algemene regels moeten worden opgevat als de afsluitende regels van een bestemmingsplan. Zij vormen het voorwaardenscheppende kader van het bestemmingsplan als geheel.

Hoewel het SVBP 2008 wel de volgorde van de algemene regels bepaalt, laat het SVBP 2008 de keuze vrij om de algemene regels in één artikel op te nemen of deze geordend per onderwerp in verschillende artikelen neer te leggen. Vanwege de uiteenlopendheid van de zaken die in de algemene regels aan de orde komen, wordt in de gemeentelijke werkwijze de voorkeur gegeven aan de tweede variant, waarbij per onderwerp een apart artikel wordt aangemaakt.

Naast de wettelijk verplichte anti-dubbeltelbepaling die onder de algemene regels moet worden geplaatst, zijn in dit bestemmingsplan opgenomen algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en overige regels.

10.2.3.1 Algemene flexibiliteit

De algemene bouwregels in samenhang met de algemene afwijkingsregels hebben betrekking op de flexibiliteit van de planregels voor het gehele plangebied voor zover niet in de bestemmingsregels flexibiliteitsbepalingen zijn opgenomen. De flexibiliteitsbepalingen mogen er echter niet toe leiden dat het appartementsgebouw hoger dan 17 meter wordt (met uitzondering van eventuele ondergeschikte bouwdelen als een trappenhuis).

10.2.3.2 Algemene gebruiksregels

De algemene gebruiksregels bevatten in elk geval een verklaring van hetgeen in elk bestemmingsplan moet worden verstaan onder verboden gebruik. Indien specifieke functies in verschillende bestemmingen voorkomen, laat het SVBP 2008 de keuze om de specifieke gebruiksregels op te nemen in de verschillende bestemmingen of deze in een algemene regel te vervatten. In het onderhavige plan is voor deze laatste optie gekozen. Zo is om te



bepalen wanneer de uitoefening van een aan huis gebonden beroep of bedrijf overeenkomstig de bestemming is, afgezien van specifieke regels per bestemming, maar is daarvoor een algemene regel opgenomen. In de betreffende bestemmingen wordt naar de algemene regel verwezen.

10.2.4. Overige regels

Onder overige regels moeten volgens de richtlijnen van het SVBP 2008 alle regels worden ondergebracht die niet onder een andere regel zijn te vatten. Vanwege het voorkomen van verschillende overlappende dubbelbestemmingen in het gebied is besloten op deze plaats de onderlinge verhouding van de verschillende dubbelbestemmingen te regelen.

10.2.5 Overgangs en slotregels

Volgens het SVBP 2008 dienen in hoofdstuk 4 van de planregels de overgangs- en slotregels te worden ondergebracht. Hier vinden de wettelijk voorgeschreven bepalingen met betrekking tot het overgangsrecht een plaats. Voor zover het dit hoofdstuk betreft is het SVBP 2008 conform de richtlijnen toegepast en behoeft de hierbij gevolgde werkwijze geen nadere toelichting.

10.3. Planverbeelding

Sinds de inwerking treding van de digitale verplichtingen van het besluit ruimtelijke ordening op 1 januari 2010 is het digitale bestemmingsplan juridisch bindend. Het digitale plan is de verzameling geometrisch bepaalde planobjecten dat is vevat in een GML-bestand met bijbehorende regels. De digitale ruimtelijke informatie wordt zowel digitaal als analoog verbeeld.

10.3.1 *Digitale verbeelding*

De digitale verbeelding van dit bestemmingsplan is vevat in het GML-bestand NL.IMRO.0358.BPSPOORLAAN.VA01. Het SVBP 2008 bevat richtlijnen over de wijze waarop de inhoud van de planregels digitaal moet worden weergegeven. Het digitale bestemmingsplan is overeenkomstig deze richtlijnen vervaardigd. Het SVBP 2008 schrijft voorts voor dat de digitale verbeelding alle relevante bestemmingsplaninformatie kunnen tonen, maar over de wijze waarop dat gebeurt is niets geregeld dan dat het opvragen van bestemmingsplaninformatie op interactieve wijze dient plaats te vinden.

10.3.2 *Analoge verbeelding*

De planregels worden aangehaald als “regels van het bestemmingsplan “Spoorlaan”. De analoge verbeelding leidt tot de analoge plankaart op papier. Ook voor de analoge verbeelding bevat het SVBP 2008 richtlijnen over de weergave van de inhoud van het bestemmingsplan. Daarnaast geldt voor de analoge verbeelding dat deze alle te verbeelden informatie moet bevatten. Er zijn regels over de opbouw van de legenda van de analoge verbeelding, over het opnemen van een noordpijl en een schaal op de plankaart en over het materiaal waarvan de kaart wordt vervaardigd. Tevens dient bij de vaststelling van het bestemmingsplan te worden aangegeven welke ondergrond voor de analoge planverbeelding is gebruikt.

Het plangebied is op één kaartblad vevat met een schaal van 1: 1.000. Als ondergrond is de GBKN gebruikt. De legenda van het bestemmingsplan is ingedeeld overeenkomstig de voorschriften van het SVBP 2008.



10.4. Toelichting bestemmingen

10.4.1 *Groen*

De grotere, structurerende groenvlakken in het plangebied zijn bestemd als 'Groen'. In het algemeen zijn binnen deze bestemming groenvoorzieningen toegestaan. Gelet op 3.1.2 gaat het daarbij om groenvoorzieningen als plantsoenen, park en solitaire beplanting. Ook zijn bij dergelijke groenvoorzieningen behorende functies toegestaan, zoals fiets- en voetpaden, water(partijen) en de uitoefening van openbare speelactiviteiten.

In een deel van het als 'Groen' bestemde groenvlak op de kop van Geraniumstraat 12 is ook een jongerenontmoetingsplaats toegestaan. Het betreffende deel is specifiek aangeduid als 'specifieke vorm van groen - jop'. Het gebruik als jongerenontmoetingsplaats is alleen toegestaan ter plaatse van de specifiek aangeduide gronden.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn (voor zover niet al vergunningsvrij) ook toegestaan (zie ook navolgende), mits deze bouwwerken zijn gericht op het gebruik van de groenvoorzieningen en de waterhuishouding. In 3.1.2 onder g zijn enkele mogelijke bouwwerken genoemd. Deze opsomming is niet volledig.

Gebruik dat niet overeenkomt met 3.1.1 en 3.1.2 is niet toegestaan. In 3.1.3 is daarbij nog expliciet vermeld dat het parkeren van motorvoertuigen in deze bestemming niet is toegestaan.

In 3.2 zijn bouwregels opgenomen die aangeven wat de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag bedragen en wat het maximum oppervlakte van de jongerenontmoetingsplaats mag zijn. Deze maten hebben geen betrekking op vergunningsvrije bouwwerken.

10.4.2 *Tuin*

Een deel van de tuinen van de grondgebonden woningen is bestemd als 'Tuin'. In het algemeen zijn binnen deze bestemming tuinen en erven toegestaan. Ook zijn gelet op 4.1.2 bij tuinen en erven behorende functies toegestaan, zoals ongebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water(partijen).

In een deel van de als 'Tuin' bestemde tuinen op de kop van de hoekwoningen van het Korianderhof zijn ook uitbouwen ten behoeve van een entree toegestaan. De betreffende delen zijn specifiek aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - uitbouw'. Gelet op 4.2.1 geldt voor deze uitbouwen een maximale goot- en bouwhoogte en een maximaal oppervlakte per uitbouw.

In het bestemmingsplan is uitgegaan van vergunningsvrije bouwwerken. Dergelijke vergunningsvrije bouwwerken worden niet in een bestemmingsplan geregeld. Het is niet de wens om ten opzichte van hetgeen vergunningsvrij kan worden gerealiseerd nog extra tuinbebouwing te realiseren of tuinbebouwing met een grotere omvang toe te staan (behoudens de hiervoor genoemde uitbouwen ten behoeve van een entree aan de voorzijde van de hoekwoningen). In artikel 4 zijn daarom geen (andere) bouwwerken toegestaan.

10.4.3 *Verkeer*

De Spoorlaan en het Baanvak zijn bestemd als 'Verkeer'. In het algemeen zijn binnen deze bestemming wegverkeer met bijbehorende voorzieningen toegestaan. Volgens 5.1.2 gaat het om rijwegen voor gemotoriseerd verkeer, fiets- en voetpaden, in- en uitritten, ongebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water(partijen).



Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn (voor zover niet al vergunningsvrij) ook toegestaan (zie ook navolgende), mits deze bouwwerken zijn gericht op het gebruik van het verkeer. In 5.1.2 onder f zijn enkele mogelijke bouwwerken genoemd. Deze opsomming is niet volledig.

In 5.2 zijn bouwregels opgenomen die aangeven wat de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag bedragen. Deze maximale bouwhoogte heeft geen betrekking op vergunningsvrije bouwwerken.

10.4.4 Verkeer - Verblijfsgebied

De wegdelen bij de Korianderhof, de Venkelhof en de Laurierhof zijn bestemd als 'Verkeer - Verblijfsgebied'. In het algemeen is binnen deze bestemming verblijfsgebied met bijbehorende voorzieningen toegestaan. Volgens 6.1.2 gaat het om rijwegen voor gemotoriseerd verkeer, fiets- en voetpaden, pleinen, in- en uitritten, ongebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water(partijen).

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn (voor zover niet al vergunningsvrij) ook toegestaan (zie ook navolgende), mits deze bouwwerken zijn gericht op het gebruik van het verblijfsgebied. In 6.1.2 onder e zijn enkele mogelijke bouwwerken genoemd. Deze opsomming is niet volledig.

In 6.2 zijn bouwregels opgenomen die aangeven wat de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag bedragen. Deze maximale bouwhoogte heeft geen betrekking op vergunningsvrije bouwwerken.

10.4.5 Water

De te behouden en te realiseren watergangen zijn bestemd als 'Water'. In het algemeen is binnen deze bestemming het gebruik ten behoeve van waterhuishouding toegestaan.

Volgens 7.1.2 gaat het om water(partijen) en groenvoorzieningen langs de oevers.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn (voor zover niet al vergunningsvrij) ook toegestaan (zie ook navolgende), mits deze bouwwerken zijn gericht op het gebruik van de waterhuishouding. In 7.1.2 onder c zijn enkele mogelijke bouwwerken genoemd. Deze opsomming is niet volledig.

In 7.2 zijn bouwregels opgenomen die aangeven wat de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag bedragen. Deze maximale bouwhoogte heeft geen betrekking op vergunningsvrije bouwwerken.

10.4.6 Wonen - 1

De bebouwingszones van de grondgebonden woningen in de Korianderhof en de Venkelhof zijn bestemd als 'Wonen - 1'. In het algemeen is binnen deze bestemming het gebruik ten behoeve van wonen met bijbehorende voorzieningen toegestaan. Volgens 8.1.2 gaat het om hoofdgebouwen in de vorm van woningen, aan-huis-gebonden beroep of bedrijf, tuinen en erven, ongebouwde parkeervoorzieningen en in- en uitritten, water(partijen), groenvoorzieningen en bijbehorende bouwwerken in de vorm van uitbouwen ten behoeve van een entree. Deze uitbouwen zijn ruimer dan wat vergunningsvrij is toegestaan en daarom geregeld in het bestemmingsplan.

In 8.2 zijn bouwregels opgenomen die aangeven dat ter plaatse van Korianderhof zowel vrijstaande als twee aan één gebouwde woningen zijn toegestaan en dat ter plaatse van de Venkelhof uitsluitend vrijstaande woningen zijn toegestaan. Per bestemmingsvlak is door



middel van een maatvoeringsaanduiding aangegeven wat het maximum aantal wooneenheden mag bedragen. Een woning wordt beschouwd als een wooneenheid. Om ervoor te zorgen dat de woningen in een rooilijn worden gebouwd is bepaald dat de voorgevel van een woning in de aangegeven gevellijn dient te worden gebouwd of maximaal 1 meter daarachter. In artikel 1 is aangegeven wat onder een voorgevel moet worden verstaan.

In 8.2 zijn verder regels voor de maximale bouwdiepte en de maximum breedte opgenomen. Voor de hoekwoningen van de Korianderhof geldt daarbij een afwijkende breedte. De maximum goot- en bouwhoogte zoals aangegeven op de planverbeelding mag niet worden overschreden.

In artikel 2 is aangegeven hoe e.e.a. wordt gemeten.

De uitbouwen ten behoeve van een entree zijn ruimer dan wat vergunningsvrij is toegestaan. De delen van de tuin waar de uitbouwen zijn toegestaan zijn specifiek aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - uitbouw'. Gelet op 8.2.1 geldt voor deze uitbouwen een maximale goot- en bouwhoogte en een maximaal oppervlakte per uitbouw.

In het bestemmingsplan is ten aanzien van overige bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, verder uitgegaan van vergunningsvrije bouwwerken. Dergelijke vergunningsvrije bouwwerken worden niet in een bestemmingsplan geregeld. Het is niet de wens om ten opzichte van hetgeen vergunningsvrij kan worden gerealiseerd nog extra bebouwing te realiseren of bebouwing met een grotere omvang toe te staan (behoudens de hiervoor genoemde uitbouw ten behoeve van een entree). In artikel 8 zijn daarom geen overige bijbehorende bouwwerken toegestaan.

In 8.3 zijn parkeernormen opgenomen. De te realiseren parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd, bijvoorbeeld in de tuin of op het erf.

10.4.7 Wonen - 2

De bebouwingszone van de appartementen in de Laurierhof zijn bestemd als 'Wonen - 2'. In het algemeen is binnen deze bestemming het gebruik ten behoeve van wonen met bijbehorende voorzieningen toegestaan. Volgens 9.1.2 gaat het om hoofdgebouwen in de vorm van gestapelde woningen, aan-huis-gebonden beroep of bedrijf, tuinen en erven, gebouwde parkeervoorzieningen en in- en uitritten in de eerste bouwlaag dan wel op de eerste bouwlaag (aan de zijde van het Baanvak), water(partijen), groenvoorzieningen, steigers, ondergeschikte rijwegen en eventuele fiets- en voetpaden. Woningen zijn niet wenselijk in het talud van het Baanvak, vandaar dat in dit (lage) deel van het gebouw woningen is uitgesloten door middel van een functieaanduiding 'wonen uitgesloten'.

In 9.2 zijn bouwregels opgenomen die aangeven dat de in de planverbeelding aangegeven maximum bouwhoogte niet mag worden overschreden. Ook mag het aantal bouwlagen niet meer dan 5 bedragen. In artikel 1 is aangegeven wat onder bouwlagen wordt verstaan. In het bestemmingsvlak is door middel van een maatvoeringsaanduiding aangegeven wat het maximum aantal wooneenheden mag bedragen. Een woning wordt beschouwd als een wooneenheid.

Om de Laurierhof minder massief te laten zijn zal er een zichtlijn worden gerealiseerd. Deze zichtlijn is ook in het bestemmingsplan verankerd doordat ter plaatse een bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - zichtlijn' is opgenomen. In 9.2.1 onder c is aangegeven dat de maximum bouwhoogte ter plaatse van deze aanduiding niet meer dan 4 meter mag bedragen. Deze beperking geldt niet voor de gehele aangeduide zone maar voor een strook van minimaal 6 meter breed.



In het bestemmingsplan is ten aanzien van bijbehorende bouwwerken en gebouwen zijnde, uitgegaan van vergunningsvrije bouwwerken. Dergelijke vergunningsvrije bouwwerken worden niet in een bestemmingsplan geregeld. Het is niet de wens om ten opzichte van hetgeen vergunningsvrij kan worden gerealiseerd nog extra bebouwing te realiseren of bebouwing met een grotere omvang toe te staan. In artikel 9 zijn daarom geen bijbehorende bouwwerken toegestaan, met uitzondering van steigers. Deze zijn toegestaan in een deel van de bestemmingsvlak (aangegeven door middel van een aanduiding). In 9.2.2 is een maximale bouwhoogte voor de steiger(s) aangegeven.

In verband met het transport van gevaarlijke stoffen is naar aanleiding van het advies van de regionale brandweer een nadere eisenregeling opgenomen. Dat houdt in dat Burgemeester en wethouders bevoegd zijn om nadere eisen te stellen ten aanzien van de constructie en indeling van gebouwen. Een nadere eis kan nodig zijn om effecten van mogelijke ongevallen met het transport van gevaarlijke stoffen te beperken. Het stellen van een nadere eis is een bevoegdheid en geen verplichting.

In 9.4 zijn parkeernormen opgenomen. De te realiseren parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd, bijvoorbeeld in de tuin of op het erf.

10.4.8 Leiding - Gas

De gastransportleiding is dubbel bestemd. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van medebestemmingen.

Ter plaatse van de dubbelbestemming is het gebruik ten behoeve van de aanleg, de instandhouding en de bescherming van deze leiding toegestaan. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn (voor zover niet al vergunningsvrij) ook toegestaan ten behoeve van de bescherming, het onderhoud en de instandhouding van de gastransportleiding.

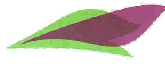
In 10.2 zijn bouwregels opgenomen. Deze hebben betrekking op de maximale bouwhoogte en de reden waarom een omgevingsvergunning kan worden geweigerd. Gelet op 10.3 geldt dat er voor bepaalde aanlegwerkzaamheden (niet zijnde bouwen) een omgevingsvergunning is vereist. Dit te bescherming van de gasleiding.

10.4.9 Waarde - Cultuurhistorie

De voormalige spoordijk is dubbel bestemd. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van medebestemmingen.

Ter plaatse van de dubbelbestemming is het gebruik ten behoeve van het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en geografische waarden van het dijklichaam toegestaan. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn (voor zover niet al vergunningsvrij) ook toegestaan ten behoeve van de bescherming, het onderhoud en de instandhouding van het dijklichaam.

In 11.2 zijn bouwregels opgenomen. Deze hebben betrekking op de maximale bouwhoogte en de reden waarom een omgevingsvergunning kan worden geweigerd. Gelet op 11.3 geldt dat er voor bepaalde aanlegwerkzaamheden (niet zijnde bouwen) een omgevingsvergunning is vereist. Dit te bescherming van het dijklichaam.



BIJLAGEN

1. schaduwstudie (los bijgevoegd)
2. Nota van Beantwoording zienswijzen
3. bodemonderzoek 2006 (los bijgevoegd)
4. bodemonderzoek 2007 (los bijgevoegd)
5. onderzoek luchtkwaliteit (los bijgevoegd)
6. akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (los bijgevoegd)
7. natuurtoets 2007 (los bijgevoegd)
8. actualisatie natuurtoets 2011 (los bijgevoegd)
9. vervolgonderzoek rugstreep en kleine modderkruiper (los bijgevoegd)
10. ontheffing flora en fauna (los bijgevoegd)
11. wateradvies
12. risicoberekeningen externe veiligheid (los bijgevoegd)
13. verantwoordingsparagraaf (los bijgevoegd)
14. vooronderzoek conventionele explosieven (los bijgevoegd)
15. archeologisch onderzoek (los bijgevoegd)