

Ontwerp bestemmingsplan Stommeerkade Oost

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

9 september 2010

Bestemmingsplan Stommeerkade Oost

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

Als voorontwerp ter inzage gelegd	d.d. 31 december 2009
In ontwerp ter inzage gelegd	d.d. 28 mei 2010
Gewijzigd vastgesteld door de Gemeenteraad	d.d. 9 september 2010

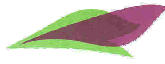


Ontwerp bestemmingsplan Stommeerkade Oost

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

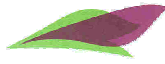
9 september 2010



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	5
2.2	Typering van het plangebied.....	6
2.3	Stedenbouwkundige en architectonische structuur	6
2.4	Samenhang met de omgeving	7
III	Planologische inventarisatie	
3.1	Ruimtelijke kwaliteit	9
3.2	Ruimtelijke functies.....	13
IV	Juridische inventarisatie	
4.1	Planologische besluiten	16
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	27
6.2	Relatie met voorheen vigerend planregime.....	27
6.3	Gebiedsontwikkeling.....	28
VII	Keuze van bestemmingen	
7.1	Bestemmen van de Ruimtelijke kwaliteiten	33
7.2	Bestemmen van de Ruimtelijke functies	34
7.3	Bestemmen van de Gebiedsontwikkeling	35
VIII	Maatschappelijke betrokkenheid	
8.1	Inspraak.....	40
8.2	Bestuurlijk overleg	46
8.3	Zienswijzen.....	51
IX	Uitvoerbaarheid	
9.1	Uitvoerbaarheid op milieuaspecten.....	54
9.2	Uitvoerbaarheid op andere aspecten	61
9.3	Economische uitvoerbaarheid.....	71
9.4	Juridische uitvoerbaarheid.....	72
X	Plantechische vormgeving	
10.1	Plantechische vormgeving.....	74
10.2	Methodiek van de planregels.....	74
10.3	Planverbeelding.....	78



Bijlagen

1. notitie bedrijventerreinen (los bijgevoegd)
2. Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan (los bijgevoegd)
3. historisch bodemonderzoek (los bijgevoegd)
4. toets luchtkwaliteit en aanvullende notitie (los bijgevoegd)
5. akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (los bijgevoegd)
6. akoestisch onderzoek industrielawaai (los bijgevoegd)
7. akoestisch onderzoek cumulatie (los bijgevoegd)
8. natuurtoets (los bijgevoegd)
9. kwantitatieve risicoanalyse (los bijgevoegd)
10. oriënterende transportrisicoberekening en aanvullende notitie (los bijgevoegd)
11. risicoberekening gastransportleiding (los bijgevoegd)
12. vooronderzoek conventionele explosieven (los bijgevoegd)



Ontwerp bestemmingsplan Stommeerkade Oost

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

9 september 2010

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 (zie navolgende afbeelding). 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 gepland aan weerszijden van de aan te leggen verbindingsweg, de zogenaamde Noordvork, tussen het dorpscentrum van Aalsmeer en de nieuwe N201 in de Stommeerpolder. Vooruitlopend op de herontwikkeling van het gehele gebied, heeft de gemeenteraad op 22 januari 2009 voor het wegtracé van de Noordvork het bestemmingsplan "Noordvork" vastgesteld om de tijdige aanleg van de weg gelet op de planning van de omlegging van de N201 te verzekeren. Het onderhavige bestemmingsplan "Stommeerkade Oost" heeft een tweeledig doel. Enerzijds moet het dienen als planologisch kader om de gewenste herontwikkeling van de woningbouwlocatie aan weerszijden van de aan te leggen Noordvork mogelijk te maken. In het bestemmingsplan zijn de hoofdlijnen van de (toekomstige) gebiedsontwikkeling neergelegd. Binnen deze hoofdlijnen zal het plan nader uitgewerkt worden. Daarnaast dient het bestemmingsplan als actueel beheerskader voor de bestaande woonbebouwing in het gebied: de lintbebouwing langs de Stommeerkade en het terrein voor woonwagendplaatsen aan het Spoorlijnpad.

1.3 Vigerende juridisch/planologische regeling

Op de in het plangebied gelegen gronden is het bestemmingsplan "Stommeer Noord1964" toepassing. Dit bestemmingsplan is op 3 februari 1965 vastgesteld en op 24 januari 1967 goedgekeurd.

Het grootste deel van de gronden is aangewezen voor "Agrarische doeleinden V". Op deze gronden mogen uitsluitend kassen, ketelhuizen, tuinbouwschuren, etc. worden opgericht.

De gronden ter plaatse van een groot deel van de (lint)bebouwing langs de Stommeerkade zijn bestemd als "Bebouwing voor agrarische doeleinden" (Ab). Binnen deze gronden is bebouwing toegestaan, bestaande uit de bij het bedrijf benodigde bedrijfsgebouwen voor agrarische doeleinden en maximaal twee gezinshuizen met bijbehorende bijgebouwen per volledig agrarisch bedrijf.

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 de 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 worden 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



Ontwerp bestemmingsplan Stommeerkade Oost

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

9 september 2010

burgers en overlegpartners bij de planvorming betrokken zijn. In hoofdstuk 9, tenslotte, wordt ingegaan op de verschillende aspecten die van belang zijn voor de uitvoerbaarheid van het plan.



HOOFDSTUK II

Het plangebied



2.1 Ligging en begrenzing

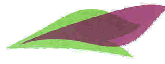
De locatie waar als onderdeel van de herontwikkeling van het huidige tracé van de N201 een nieuw woon-werkgebied is gepland, is gelegen in het voormalige kassengebied ten oosten van de Burgemeester Kasteleinweg, tussen de Stommeerkade en het Bielzenpad.

Het plangebied zal worden doorsneden door het tracé van de toekomstige Noordvork die het dorpscentrum van Aalsmeer met de woonwijk Nieuw-Oosteinde, het bedrijventerrein Greenpark en de omgelegde N201 zal verbinden. Ten behoeve van de aanleg van de Noordvork heeft de gemeenteraad op 22 januari 2009 een bestemmingsplan vastgesteld. Bij uitspraak van 17 maart 2010 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is het bestemmingsplan "Noordvork" onherroepelijk geworden. De gronden waarop het tracé van de Noordvork is gepland, maken daarom geen deel uit van het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan "Stommeerkade-Oost".

Om tot een integrale gebiedsontwikkeling te kunnen komen en gelet op de ouderdom van het vigerende bestemmingsplan, is er voor gekozen ook de bestaande bebouwing in het gebied in het bestemmingsplan te regelen. Behalve de voor herontwikkeling in aanmerking komende gronden aan weerszijden van het tracé van de Noordvork, maken de bestaande lintbebouwing langs de Stommeerkade en het terrein voor woonwagendplaatsen langs het Spoorlijnpad daarom ook deel uit van het plangebied.

Aldus zijn de grenzen van het plangebied als volgt vastgesteld:

- ten noorden van het tracé van de Noordvork wordt het plangebied begrensd door de Burgemeester Kasteleinweg in het westen en de Stommeerkade in het noorden en oosten.
- Ten zuiden van het tracé van de Noordvork wordt het plangebied begrensd door het voormalige spoordijkwal van het Bielzenpad, het Spoorlijnpad en het talud van het voormalige spooremlacement van het Baanvak, alsmede de Burgemeester Kasteleinweg in het westen.



Afbeelding: indicatieve begrenzing plangebied bestemmingsplan "Stommeerkade oost" in relatie tot de bestaande omgeving (bron: <http://maps.google.com>)

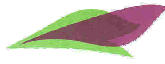
2.2 Typering van het plangebied

Het plangebied betreft een verouderd glastuinbouwgebied ingekapseld tussen de dijk rondom de Stommeerpolder en de oude spoordijk van de spoorlijn tussen Aalsmeer en Haarlem, het huidige Bielzenpad. Het gebied wordt in noord-zuidelijke richting doorsneden door nog een voormalige spoordijk, namelijk van de vroegere spoorlijn tussen Aalsmeer en Bovenkerk, het huidige Spoorlijnpad. Als gevolg van de waterkering en de voormalige spoordijken wordt het gebied gekenmerkt door een aantal hoogteverschillen.

De voormalige spoordijk in noord-zuidelijke richting, het huidige Spoorlijnpad, splitst het gebied zichtbaar in twee delen. Ten westen van het Spoorlijnpad zijn de gronden grotendeels bebouwd en verhard. Met uitzondering van een omvangrijk kassencomplex langs de oostelijke Stommeerkade is het deel ten oosten van het Spoorlijnpad veel minder bebouwing aanwezig. De structuur van de oorspronkelijke ontginning van de droogmakerij in west-oostelijke richting is daardoor nog duidelijk herkenbaar.

2.3 Stedenbouwkundige en architectonische structuur

De van oudsher bij de bedrijven behorende woningen vormen een lint langs de dijk van de Stommeerkade. Het woonlint eindigt in de bocht, waar de Stommeerkade afbuigt naar het zuiden en de oostelijke begrenzing van het plangebied vormt. De woningen in het lint zijn hoofdzakelijk vrijstaand en overwegend onder aan de dijk gelegen. In een aantal gevallen zijn de woningen twee-aan-één gebouwd. De woningen zijn uitgevoerd met één tot twee bouwlagen en zijn zonder uitzondering voorzien van een kap. Het deel van het erf tussen de Stommeerkade en de woningen is in de meeste gevallen onbebouwd. Bijgebouwen bevinden zich naast of achter de woningen.



Achter de woningen bevinden zich de lager gelegen bedrijfsgronden met daarop bedrijfsbebouwing in de vorm van kassen en loodsen. Deze bedrijfsbebouwing is deels nog in gebruik voor glastuinbouw of opslag.

Langs het Spoorlijnpad bevindt zich sinds de jaren '80 een woonwagenstandplaats met standplaatsen voor in totaal zeven woonwagens.

2.4 Samenhang met de omgeving

Door de begrenzing van het water aan de noordelijke en oostelijke rand van het plangebied en het talud van het voormalige spooreplacement aan de zuidelijke rand, alsmede de Burgemeester Kasteleinweg in het westen, is het plangebied tamelijk geïsoleerd gelegen. Het aan de overzijde van het water gelegen gebied, maakt deel uit van de lintbebouwing en achtergelegen bedrijvigheid aan de Oosteinderweg. De bebouwing hier is dus van de Stommeerkade af georiënteerd. Aan de zuidzijde bevinden zich aan de andere kant van het spooreplacement een tweetal woonbuurten: rond de straten Wissel en Baanvak in het meest westelijk deel en rond de straten Achter de Wilgen en Wilgenlaan in het naastgelegen gebied. De bebouwing aan de Wissel en het Baanvak kenmerkt zich door een sterk aaneengesloten bebouwing met een traditionele architectuur van twee lagen met een kap. De buurt langs de Wilgenlaan en Achter de Wilgen heeft een open en groen karakter en bestaat vooral uit vrijstaande woningen met grote tuinen. Aansluitend bevinden zich aan de andere zijde van de voormalige spoordijk een tennishal en een atletiekbaan. 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 en deelt de van oudsher tot in het dorpscentrum doorlopende Stommeerkade in twee delen. De achter dit deel van de Stommeerkade gelegen woonbuurt wordt van het plangebied afgeschermd door een vierlaags appartementengebouw met aan de zijde van de Burgemeester Kasteleinweg een dove gevel.



Ontwerp bestemmingsplan Stommeerkade Oost

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

9 september 2010

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 oktober 2007 uitgevoerde natuurtoets is gebleken dat in het gebied de zwaar beschermde rugstreepad en wellicht ook de kleine modderkruiper voorkomt. Bij de planvorming dienen negatieve effecten op deze soorten te worden voorkomen.

3.1.1.2 Cultuurhistorie

In het gebied bevinden zich een aantal cultuurhistorische waarden in de vorm van een als rijksmonument aangewezen woonhuis en een drietal historisch-geografische lijnen van waarde.

- rijksmonument

Sinds 1984 is het woonhuis aan de Stommeerkade 64 als rijksmonument aangewezen. Het woonhuis is in 1925 gebouwd en ontworpen door de architecten Duiker en Bijvoet. Het woonhuis is aangewezen als monument vanwege de kenmerkende vormgeving volgens de moderne houtskeletbouw in de Nieuwe Zakelijke trant. De functie van het monument is nog steeds die van woonhuis.

- historisch-geografische lijnen van waarde

Volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland is in het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan een aantal historische geografische lijnen van waarde aanwezig. Het betreft in de eerste plaats twee voormalige spoordijken (MLA042G en MLA043G). Een gedeelte van het Bielzenpad is gewaardeerd als waardevolle spoordijk van de voormalige lokale spoorlijn Aalsmeer-Haarlem. Waardevol is eveneens de Spoorwegdijk. Deze spoordijk maakt deel uit van de voormalige spoordijk Aalsmeer-Bovenkerk en is nu, evenals overigens het Bielzenpad, in gebruik als fietspad. De lokaalspoorlijnen zijn waardevol, maar niet zeldzaam.

In de tweede plaats betreft het de ringdijk om de Stommeer-Hornmeerpolder ter plaatse van de Stommeerkade (MLA114G). De in de 17^e eeuw ontstane ringdijk is samen met de ringvaart en afwateringssloten een kenmerkend element van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De ringdijk van de Stommeerpolder is in de huidige stedelijke bebouwing nog herkenbaar. De ringdijk heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met de ringvaart ten noorden en noordoosten van de polder. Ringdijken zijn niet zeldzaam.

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. Ook onderzoeken die elders in de directe en nabije omgeving zijn verricht, leiden tot de conclusie dat de archeologische verwachting voor het plangebied zeer



laag is. Voor nieuwe ontwikkelingen hoeft daarom op voorhand geen rekening gehouden te worden met archeologie.

3.1.1.4 Water

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland. De Stommeerkade is een regionale waterkering (boezemkade). Ter bescherming van deze waterkering zijn door Rijnland een kernzone, een beschermingszone en een buitenbeschermingszone vastgesteld. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met de waterkerende functie van de Stommeerkade. De beschermingszone van de waterkering betreft 40 meter aan weerszijden van het hart van de weg van de Stommeerkade.

3.1.2 Milieu

3.1.2.1 Waterkwaliteit

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Rijnland en is gelegen in de 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 het gebied is naast oppervlaktewater tevens een kwel aanwezig met een intensiteit van 0,10 mm/dag. 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 bodemkwaliteitszones B2 en B3. Op grond hiervan geldt voor het plangebied in het algemeen de verwachting dat de bovengrond licht tot matig verontreinigd is. Uit de kwaliteitskaarten voor de ondergrond (0,5 meter – maaiveld tot 2 meter – maaiveld) blijkt dat het plangebied is gelegen in bodemkwaliteitzones O6 en O12. Op grond daarvan mag worden verwacht dat de ondergrond schoon is.

3.1.2.3 Luchtkwaliteit

Naar aanleiding van een groot aantal op stapel staande kleinere ruimtelijke ontwikkelingen die tot en met 2010 in de gemeente worden gerealiseerd en de invloed van de omlegging van de N201 op de verkeersstromen in Aalsmeer, is in juli 2008 een integraal onderzoek naar de effecten van de verschillende ontwikkelingen op de luchtkwaliteit uitgevoerd. In dit onderzoek is ook de voorgenomen aanleg van de Noordvork in het plangebied alsmede de herontwikkeling van het huidige tracé van de N201 en de omliggende gronden tot nieuwe woon-, werk- en recreatiegebieden meegenomen. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat het geheel van de op stapel staande ruimtelijke ontwikkelingen geen gevolgen voor de luchtkwaliteit zal hebben. Op voorhand kan daarom worden aangenomen dat zich in het plangebied geen problematische situatie ten aanzien van de luchtkwaliteit voordoet.



3.1.2.4 Geluidkwaliteit

In de omgeving van het plangebied is een drietal relevante geluidbronnen te onderscheiden die van invloed zijn op het akoestisch klimaat. In de eerste plaats dient rekening gehouden te worden met wegverkeerslawaai. Het plangebied is gelegen binnen de geluidzones van de Burgemeester Kasteleinweg, de Stommeerkade, de Oosteinderweg, de Aalsmeerderweg, de Ophelialaan en de toekomstige Noordvork. In de tweede plaats is het plangebied gelegen in de geluidzone van het industrieterrein Schiphol-Oost. Volgens de geluidcontourenkaart PNH 2005 d.d. september 1998 behorende bij het saneringsprogramma industrielawaai ligt het plangebied tussen de 50 en 55 dB(A)-contour. In de derde plaats is in het gebied sprake van luchtvaartverkeerslawaai afkomstig van vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol. Uit eerder onderzoek naar de effecten van de toekomstige Noordvork op het akoestisch leefklimaat is gebleken dat met name het luchtverkeerslawaai bepalend is voor het akoestisch klimaat in het plangebied.

3.1.3 Milieuzonering

Het plangebied is, met uitzondering van de geluidzone van Schiphol-oost (zie 3.1.2.4), niet gelegen binnen een milieuzone van enig bedrijf. Tevens zijn er in het plangebied zelf geen bedrijven met een milieuzone aanwezig.

3.1.4 Externe veiligheid

3.1.4.1 Opslag gevaarlijke stoffen

Nabij het plangebied zijn een aantal instellingen aanwezig waarvan invloed verwacht mag worden op de externe veiligheid in het gebied vanwege de opslag van gevaarlijke stoffen. Dit geldt voor de aan de Oosteinderweg gelegen scheepswerf en verffabriek, en de aan de Burgemeester Kasteleinweg gelegen benzinstation met LPG-tank. De scheepswerf valt niet onder het besluit externe veiligheid (Bevi). De verffabriek valt wel onder het Bevi, omdat op het terrein gevaarlijke stoffen aanwezig zijn in hoeveelheden groter dan 10 ton. Het terrein van de verffabriek bevindt zich op circa 80 meter van het plangebied.

Aan de Burgemeester Kasteleinweg bevindt zich een benzinstation met LPG-tank. Het plangebied valt buiten de risicocontouren van het tankstation. De plaatsgebonden risicocontour ligt op 45 meter rondom het vulpunt voor LPG, 25 meter rondom het reservoir en 15 meter rond de afleverzuilen. De risicocontour voor het groepsrisico is bepaald op 150 meter van het vulpunt. Het vulpunt bevindt zich op meer dan 200 meter van de rand van het plangebied. Het plangebied valt daarmee buiten de risicocontouren van het LPG-tankstation.

3.1.4.2 Transport gevaarlijke stoffen

De N201 is een provinciale weg en daardoor automatisch 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 weg. Het plangebied ligt deels binnen deze veiligheidszone. De omgelegde N201 zal de functie van hoofdroute van transport gevaarlijke stoffen overnemen van de huidige N201. Wel dient daarbij aangetekend te worden dat door de tunnel van de nieuwe N201 onder de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder geen transport van LPG en propaan plaats mag vinden. De tunnel is een zogenaamde categorie-1 tunnel. Omdat na de omlegging van de N201 een knip zal worden aangebracht ter hoogte van de Ophelialaan in het huidige traject van de N201 zal het tankstation niet langer meer bevoorrad kunnen worden via de Burgemeester



Kasteleinweg uit de richting van Uithoorn. Uit onderzoek naar alternatieve bevoorradingsroutes voor LPG is naar voren gekomen dat in de toekomst bevoorrading van het LPG-tankstation via de aan te leggen Noordvork een zeer reële optie is. Vanwege deze conclusie is bij de planontwikkeling met betrekking tot de Noordvork een oriënterend QRA (Quantative Risk Analysis) onderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat het niet aannemelijk is dat het transport gevaarlijke stoffen via de Noordvork problemen op zal leveren ten aanzien van het groepsrisico, ook niet in geval van woningbouw langs de Noordvork.

3.1.4.3 Transport gevaarlijke stoffen buisleidingen

Ter hoogte van het Spoorlijnpad is een regionale gastransportleiding van de gasunie aanwezig (12 inch, 40 bar). Afhankelijk van de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met vrijwaringszones aan weerszijden van de buisleiding.

3.1.4.4 Luchthavenindelingbesluit

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Het plangebied valt geheel binnen de 20Ke contour rond Schiphol en is daarnaast gelegen in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit. Binnen en aan de 20 Ke-contour kunnen geen nieuwe uitleglocaties worden ontwikkeld. 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 noordoostelijke deel van het plangebied ligt binnen de zone waar in principe geen nieuwe geluidgevoelige objecten zijn toegestaan in verband met vliegtuiglawaai. Het gaat hierbij om de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, aangewezen met nummer 4. Binnen deze zone zijn geen (nieuwe) woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan. Bestaande, legaal aanwezige woningen zijn conform het Luchthavenindelingbesluit wel toegestaan. Nieuwe geluidgevoelige objecten zijn alleen toegestaan na afgifte van een verklaring van geen bezwaar door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Voor de afgifte van verklaringen van geen bezwaar gelden specifieke beleidslijnen. Zo is in de toelichting van het Luchthavenindelingbesluit aangegeven dat een verklaring van geen bezwaar mogelijk is indien het in geval van woningen gaat om woningen waarbij sprake is van het opvullen van open gaten binnen aaneengesloten bebouwing. Daarbij geldt de beleidslijn dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen open gaten in lintbebouwing en open gaten in stedelijk of dorpsgebied. Wat betreft lintbebouwing wordt een maximum gehanteerd van 3 woningen en bij bestaand stedelijk gebied of dorpskommen een maximum van 25 woningen.

- 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. Dit geldt voor 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 natuurresevaten en vogelreservaten en de aanleg van moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 ha.

- 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 de knik in de Stommeerkade mag de bouwhoogte ten hoogste 27,5 meter bedragen. De bouwhoogte mag onder een hellend vlak van 0.9° oplopen tot circa 35 meter in het zuidwest en 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 m – NAP en is daarmee gelijk aan het peil van Schiphol.

3.2 Ruimtelijke functies

3.2.1 *Infrastructurele voorzieningen*

3.2.1.1 Verkeer

Het plangebied wordt doorsneden door het tracé van de toekomstige Noordvork. De Noordvork wordt aangelegd in samenhang met de omlegging van de N201. De aanleg van de Noordvork is een noodzakelijke voorwaarde om de doelstelling te bereiken om met de omlegging van de N201 de verkeersintensiteiten in het dorp terug te brengen. Het huidige tracé van de N201 loopt over de Burgemeester Kasteleinweg aan de westkant van het plangebied. In de toekomst zal dit het tracé van de HOV-baan zijn. Ook wordt momenteel in het kader van Fietsfilevrij door de Stadsregio Amsterdam en de gemeente gezamenlijk onderzocht of de fietsverbinding langs de Burgemeester Kasteleinweg kan worden verbeterd tot regionale snelfietsroute tussen Hoofddorp-Schiphol en Aalsmeer.

In de huidige situatie is het plangebied via de Stommeerkade aangesloten op de N201. De omgelegde N201 ligt ten oosten van het plangebied. De aan te leggen Noordvork verbindt het dorp met de woonwijk Nieuw-Oosteinde, het bedrijventerrein Greenpark en via de Middenweg met de nieuwe N201. De Noordvork krijgt de functie van een doorstroomweg voor gemotoriseerd verkeer. Het wegtracé wordt over de gehele lengte uitgevoerd met een profiel van 2 x 1 rijbaan. De rijbanen worden gescheiden door een doorgetrokken streep. Er zullen niet meer dan 3 gelijkvloerse kruisingen worden aangelegd om het plangebied te ontsluiten op de Noordvork.

In het plangebied bevinden zich twee doorgaande fietsverbindingen over het Spoorlijnpad en over het Bielzenpad. Deze verbindingen maken deel uit van het regionale fietsnetwerk.

3.2.1.2 Watergangen

Het plangebied valt binnen het bemalingsgebied Aalsmeer centrum. De afwatering in het plangebied vindt plaats via een gemaal bij de molen op de Molenvliet. Ter plaatse van de Burgemeester Kasteleinweg zijn duikers aanwezig om het water ten westen 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. Het water wordt afgevoerd via een watergang langs het Bielzenpad en verschillende afvoergreppels tussen de bebouwing door haaks op het Bielzenpad. Deze greppels zorgen samen met de genoemde watergang voor de afvoer van het water. Dit betreft overigens niet



alleen het aanwezige oppervlakte water maar ook de in het gebied aanwezige kwel (intensiteit van 0,10 mm/dag).

3.2.1.3 Netwerken van openbaar nut

Ten behoeve van de Riool Zuiveringsinstallatie Aalsmeer (RWZI) loopt een effluentleiding van de zuivering naar de boezem. Deze leiding loopt dwars door het plangebied. Ter bescherming van deze leiding gelden er vanuit het Hoogheemraadschap Rijnland een aantal restricties. Aan weerszijden van de leiding geldt een vrijwaringszone van 2,5 meter. Momenteel wordt er door het hoogheemraadschap Rijnland onderzoek gedaan naar uitbreiding en verbetering van de afvalwaterzuivering en de effluentleiding. Op termijn zou dit kunnen leiden tot het saneren van de bestaande effluentleiding door de Stommeerpolder.

Door het plangebied loopt voorts een 12 inch-40 bar hogedrukgasleiding van de Gasunie. Ook hiervoor gelden restricties ten aanzien van vrijwaringszones.

3.2.2 *Occupatie/benutting*

3.2.2.1 Wonen

In het westelijk deel zijn 11 woningen aanwezig, waarvan 9 vrijstaand zijn. In het oostelijk deel zijn 21 woningen aanwezig, waarvan 17 vrijstaand zijn.

Langs het Spoorlijnpad zijn 7 woonwagenstandplaatsen met woonwagens en bijbehorende bergingen aanwezig.

3.2.2.2 Bedrijven

Op de percelen achter de woningen staan veelal kassen en loodsen. Deze kassen zijn deels leegstaand of worden gebruikt als parkeervoorziening of als (niet-agrarische) bedrijfsruimte. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om opslag, maar op een enkel perceel ook om andersoortige, kleinschalige bedrijvigheid. Ook is een aantal kassen nog in gebruik voor agrarische doeleinden. Het gaat in totaal om een zes-tal kwekerijen. Voorts zijn aan de Stommeerkade een nagelstudio en een schoonheidssalon gevestigd.

3.2.2.3 Overig

Langs het dijklichaam van het Spoorlijnpad bevinden zich enkele volkstuintjes. Op een drietal percelen bevindt zich een recreatiewoning.



HOOFDSTUK IV Juridische inventarisatie



4.1 Planologische besluiten

Op de in het plangebied gelegen gronden is het bestemmingsplan “Stommeer-Noord 1964 van toepassing. Dit bestemmingsplan is op 3 februari 1965 vastgesteld en op 24 januari 1967 goedgekeurd. De gronden hebben deels de bestemming “Agrarische doeleinden V” en deels de bestemming “Bebouwing voor agrarische doeleinde (ab)”.

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. Omdat het hier gaat om een herontwikkellocatie, heeft het juridische onderzoek zich hoofdzakelijk gericht op de eventuele aanwezigheid van functies en gebouwen op de gronden die niet binnen de herontwikkeling vallen en die gelet op hun ligging moeten worden gezien als behorend bij de bestaande lintbebouwing die conserverend zal worden bestemd. Niet is gebleken van enige planologische besluiten op deze gronden waarmee bij de bestemming van de bestaande lintbebouwing en omliggende gronden rekening moet worden gehouden.

4.2 Strijdige functies

Van een aantal functies is vastgesteld dat het gebruik niet conform het bestemmingsplan is en dat deze niet met enig planologisch besluit gelegaliseerd zijn. Het betreft de drie recreatiewoningen die in het gebied zijn waargenomen op de percelen aan de Stommeerkade achter nummers 64, 65 en 87. Tegen de recreatiewoningen wordt handhavend opgetreden. Daarnaast is er het gebruik van oude kassen voor een parkeerservice ten behoeve van Schipholparkeren op het perceel aan de Stommeerkade achter nummer 37. Voor deze en overige geconstateerde bedrijvigheid in oude kassen en loodsen geldt dat deze in afwijking zijn van het toegestane agrarisch gebruik en dat deze in strijd moet worden geacht met het vigerende 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 ruimteveragende 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. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het beleid inzake de 20



Ke-contour, aangezien het niet om een uitleglocatie gaat maar om een herstructureringsopgave van bestaand bebouwd gebied.

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 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Amvb Ruimte)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel de Amvb Ruimte genoemd, heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. De amvb is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen. Dat betekent dat de amvb regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot de gemeente. Daarnaast kan de amvb aan de gemeente opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

In de ontwerp Amvb zijn met betrekking tot bestemmingsplannen regels gesteld ten aanzien van onder meer recreatiewoningen en rijksbufferzones. Daarnaast is ter bevordering van de bundeling van bebouwing en een zorgvuldig gebruik van de ruimte bepaald dat bij provinciale verordening regels gesteld worden ten aanzien van de inhoud van of toelichting bij bestemmingsplannen die bewerkstelligen dat een bestemmingsplan alleen nieuwe bebouwing kan toestaan binnen het bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaand bebouwd gebied, of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Ook is aangegeven dat bij provinciale verordening regels worden gesteld ten aanzien van de inhoud van en toelichting bij bestemmingsplannen, die voorzien in nieuwe bedrijventerreinen. Daarbij dient onder meer rekening te worden gehouden met:

- a. de behoefte aan terreinen en locaties in de provincie als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag;
- b. de mogelijkheden om binnen de provincie de behoefte, bedoeld onder a, door herstructurering of intensivering van bestaande terreinen of locaties te ondervangen;

De Amvb Ruimte treedt naar verwachting medio 2010 in werking. De Amvb Ruimte heeft geen concrete gevolgen voor het bestemmingsplan.

5.1.1.3 Structuurvisie Randstad 2040

Op 5 september 2008 heeft het kabinet de structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. Bij de structuurvisie gaat het om een integraal toekomstperspectief dat richting kan geven aan de integrale rijksinzet in de Randstad met oog voor de lange termijn op het gebied van onder meer wonen, werken, infrastructuur, water, natuur en landschap. De structuurvisie draagt niet alleen bij aan de ambitie een duurzame en concurrerende topregio te ontwikkelen, maar ook aan een 'mooi Nederland'. De lange termijnvisie en de richting die het kabinet (samen met de regio) kiest, focust op fysiek-ruimtelijke onderwerpen, maar beperkt zich niet tot de ruimtelijke ordening alleen. Niet-fysieke onderwerpen die in belangrijke mate bijdragen aan de nagestreefde duurzame en concurrerende Randstad worden geagendeerd in de visie. Het gaat dan bijvoorbeeld om bevordering van de sociale cohesie, vergroting van de arbeidsparticipatie, kennis en innovatie.

In het kader van de structuurvisie moeten strategische keuzes worden gemaakt met betrekking tot:



1. Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta;
2. Ruimtelijke investeringsstrategie;
3. Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking;
4. Verstedelijkingsstrategie;
5. Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling;
6. Ruimtelijk-economische typering en structuur;
7. Toekomst van Schiphol.

5.1.2 *Beleid van de provincie*

5.1.2.1 Algemeen

De provincie heeft een nieuwe structuurvisie en een provinciaal ruimtelijke verordening in voorbereiding als vervanging van de huidige twee streekplannen Noord-Holland Zuid en het Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord. Naar verwachting zal de provincie eind 2009 deze provinciale structuurvisie vaststellen. Totdat de nieuwe structuurvisie in werking is, geldt het streekplan Noord-Holland Zuid (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 februari 2003). Bij de laatste partiële herziening “actualisering streekplannen Noord-Holland zuid en Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord (vastgesteld door PS op 19 november 2007 en 17 december 2007) is dit nu geldende beleid in lijn gebracht met de Nota Ruimte.

Omdat de vaststelling van de structuurvisie en de provinciaal ruimtelijke verordening begin 2010 wordt verwacht en het geldende beleid uit de streekplannen na 1 juli 2008 niet meer met behulp van de goedkeuring van bestemmingsplannen kan worden geborgd - voor zover het om plannen gaat na die datum ingediend – is op 3 juni 2008 het Overgangsdokument vastgesteld. In dit document is vastgelegd welke provinciale onderwerpen uit de nu geldende streekplannen (en de daarop geënte Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid) in aanmerking komen voor pro-actieve juridische sturing, de zogenaamde categorie 1 of 1* onderwerpen en welke onderwerpen meer voor bestuurlijke doorwerking (primair door middel van overleg met gemeenten) in aanmerking komen. Vervolgens is van deze “categorie 1” onderwerpen bezien welke voldoen aan de hiervoor vermelde juridische uitgangspunten voor regeling in een verordening.

In het navolgende zal achtereenvolgens worden ingegaan op het Overgangsdokument en het streekplan.

5.1.2.2 Overgangsdokument

De provinciale verordening in het Overgangsdokument is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Het provinciale belang moet de inzet van de verordening rechtvaardigen. Het is uitgangspunt van de wet dat bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijke beleid zoveel mogelijk pro-actief worden ingezet.

De nu geldende Provinciale ruimtelijke verordening 2009 is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

1. De provinciale categorie 1-onderwerpen genoemd in het Overgangsdokument van 3 juni 2008.
2. Uitsluitend nu geldend streekplanbeleid, geen nieuw beleid (beleidsneutrale doorwerking).



Nieuw beleid (herzieningen, aanvullingen) als uitvloeisel van nieuwe ruimtelijke keuzes zoals deze onder de vlag van de structuurvisie gemaakt zullen gaan worden, zullen zo nodig worden vervat in een nieuwe ruimtelijke verordening.

In de Provinciale ruimtelijke verordening 2009 is onderscheid gemaakt tussen landelijk gebied en stedelijk gebied. Hiervoor is een kaart met (rode) contouren opgenomen. De rode contour geeft de grens van het stedelijk gebied aan. Het plangebied ligt binnen de rode contour (het voor verstedelijking aangewezen gebied).

Omdat de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte functies aangemerkt zijn als stedelijke functies komt de via het bestemmingsplan mogelijk gemaakte herontwikkeling overeen met de Provinciale ruimtelijke verordening.

5.1.2.3 Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Tot en met begin december 2009 hebben het ontwerp van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie ter inzage gelegen. De Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zullen naar verwachting voor de zomer van 2010 worden vastgesteld.

In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de ruimtelijke verordening is dit 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 het ontwerp van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

5.1.3 *Beleid van de Stadsregio*

Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de regio is een goede balans tussen economische ontwikkeling enerzijds en kwaliteit van leven anderzijds. Er ligt een behoorlijke opgave voor de regio als het gaat om woningbouw. De regio verwacht dat Aalsmeer niet alleen ruimte biedt voor economische ontwikkeling, maar tevens inzet op leefbaarheid en duurzaamheid, het waarborgen van de bereikbaarheid, de accommodatie van de regionale woningbouwopgave en een uitgebalanceerde ruimtelijke, economische en sociaal-



maatschappelijke ontwikkeling. De herontwikkeling van de verouderde glastuinbouwgebieden tot locatie voor wonen en werken past hierbinnen.

5.1.3.1 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 netwerkderealen 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.

5.1.3.2 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. Voorbeelden nu al zijn de Waterlandlijnen, de IJtram en 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 zowel goed per auto als per openbaar vervoer bereikbaar zijn.

5.2 Sectoren van overheidsbeleid

5.2.1 *Milieu*

De regering heeft in 1998 de Vierde Nota Waterhuishouding vastgesteld. Daarin is het water in de stad en ommeland apart benoemd, waarbij een aantal aangrijpingspunten zijn benoemd:

- het uitvoeren van een knelpuntenonderzoek stedelijk waterbeheer;
- het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders op het waterbeleid en doorvertaling naar bestemmingsplannen en waterbeheersplannen;
- een meer op ecologische, hydrologische aspecten en belevingswaarde gebaseerde planning van de verstedelijking.
- het beheer en de inrichting van het stedelijk en het landelijk gebied dienen meer in samenhang te worden gezien. De volgende overwegingen spelen daarbij een rol:



- een betere afstemming van de ontwaterings- en afwateringstaken, en een bredere verkenning van mogelijkheden om wateroverlast (inclusief riooloverstortproblematiek in relatie tot veendrenking) en grondwaterstanddalingen te voorkomen;
- het benutten en ontwikkelen van de ecologische relaties tussen het water in de stad en het buitengebied;
- het zoveel mogelijk aansluiten op de natuurlijke waterbalans van een gebied en de eigen waterkwaliteit. Zo kan bijvoorbeeld regenwater van daken dat wordt geïnfiltreerd de aanvoer van gebiedsvreemd water overbodig maken;
- het benutten van de potentie van het stedelijk gebied als leverancier van relatief schoon water. Steden 'gebruiken' minder water dan het landelijke gebied. De verdamping is er geringer omdat er minder groen is en grote oppervlakten verhard zijn. Wanneer het neerslagoverschot wordt gebufferd in een stedelijk waterstelsel of als grondwater wordt opgeslagen, kan het stedelijk gebied een bijdrage leveren aan het op peil houden van de lokale en regionale zoetwatervoorraad;
- het opvangen van piekafvoeren van de stad in het landelijk gebied.

Krachtens de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw (2001) is het uitvoeren van een watertoets bij het opstellen van ruimtelijke plannen verplicht. Wanneer het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt moet worden onderzocht wat de consequenties hiervan zijn voor de waterhuishouding. De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij onder meer om ruimte voor water (berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit, op veiligheid (overstroming) en op grondwater.

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

5.2.2 Water

5.2.2.1 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 daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Keurvergunning. 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.

5.2.2.2 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

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.



HOOFDSTUK VI Planvisie



6.1 Beleid van de gemeente

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 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.

6.2 Relatie met voorheen vigerend planregime

Het huidige planregime in het plangebied stamt nog uit de jaren '60 en is er op gericht het van oudsher agrarisch gebruik van de gronden te faciliteren. Wonen is in beperkte mate toegestaan maar uitsluitend in het lint langs de Stommeerkade en alleen in samenhang met een achtergelegen agrarisch bedrijf. Het gemeentelijke beleid zoals in de Aalsmeerse Gebiedsvisie uiteengezet, betekent een nieuwe ontwikkelingsrichting voor het plangebied. Het plangebied behoort namelijk tot de verouderde glastuinbouwgebieden die voor herontwikkeling in aanmerking komen. Dit houdt in dat ingezet wordt op beëindiging dan wel uitplaatsing van de nog aanwezige agrarische bedrijven. De lintbebouwing langs de Stommeerkade zal de functie van een woonlint krijgen en als één van de beeldbepalende elementen in de ruimtelijke hoofdstructuur van Aalsmeer moeten worden behouden en versterkt. Voor de herontwikkeling van de voormalige agrarische gronden is van belang de ligging van het gebied langs het bestaande tracé van de N201 over de Burgemeester Kasteleinweg. 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 van het verouderde glastuinbouwgebied 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 zullen twee maatregelen worden genomen. In de eerste plaats wordt een knip aangebracht in de Burgemeester Kasteleinweg, ter hoogte van de Ophelialaan. Het wordt daardoor fysiek onmogelijk deze weg als doorgaande route te gebruiken. In de tweede plaats wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd die de kern van Aalsmeer verbindt met de woonwijk Nieuw-Oosteinde, het bedrijventerrein Green Park en via de Middenweg met de nieuwe N201. Deze weg 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.

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, waarbij het uitgangspunt is om minimaal 15% van de woningen in de sociale sector te realiseren. 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.

6.3.3 Deelgebieden Stommeerkade en Polderzoom

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan omvat twee deelgebieden van het Masterplan: het deelgebied Stommeerkade en het deelgebied Polderzoom. Deelgebied Stommeerkade betreft de gronden ten westen van de oude spoordijk, het huidige Spoorlijnpad. Deelgebied Polderzoom betreft de gronden ten oosten van de oude spoordijk. Beide deelgebieden zijn in het verdere planvormingsproces samengevoegd om als één gebied ontwikkeld te worden onder de naam Polderzoom. Hoewel de bedoeling was het gebied integraal te herontwikkelen is in de loop van 2009 vanwege financieel-economische motieven besloten het meest oostelijke deel van het plangebied, de gronden tussen de afgebogen Stommeerkade en de knik in de Noordvork, vooralsnog buiten de verdere planvorming in het kader van het Masterplan te houden.

Op 5 november 2009 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer het Visiedocument Polderzoom opgesteld, waarin de voorwaarden voor de gebiedsontwikkeling nader uitgewerkt zijn. Ten behoeve van het Visiedocument is in juni 2009 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.

Inmiddels is ook de planvorming voor het oostelijke deel van het gebied weer opgepakt, waarbij het accent wordt gelegd op het versterken en verlengen van het bestaande woonlint en een doelmatige invulling met in achtneming van de uitgangspunten van het Masterplan van de achtergelegen gronden van het voormalige tuinbouwbedrijf.

6.3.3.1 Ruimtelijk hoofdopzet

De grootste ruimtelijke ingreep in het gebied vormt de aanleg van de Noordvork. Deze weg zal het gebied doorsnijden. Binnen het ruimtelijke raamwerk van structuurdragers als de Stommeerkade, de oude spoordijken, watergangen en infrastructuur wordt de Noordvork gezien als nieuwe structuurdrager.

Voor het fietsverkeer wordt de structuur op het niveau van het dorp versterkt. Ter plaatse van de kruising van de Noordvork met de oude spoordijk, wordt een fietsbrug aangelegd. De route over deze brug vormt een groen alternatief voor de route langs de Burgemeester Kasteleinweg. Beide routes maken deel uit van het regionale fietsnetwerk. Dat geldt ook voor de fietsroute over het Bielzenpad.

Beide voormalige spoordijken worden ingezet als groene, recreatieve dragers. De spoordijk, waarover het Spoorlijnpad loopt moet een groen verbindingsbalkon worden dat de beide



helften van het dorp met elkaar verbindt. Vanaf het spoorviaduct wordt bovendien de groene as parallel aan de Burgemeester Kasteleinweg doorgezet om een groene verbinding te realiseren met de andere plangebieden van het Masterplan. De voormalige spoordijk waarover het Bielzenpad loopt, krijgt een recreatieve functie en zal tot een parkachtige omgeving worden getransformeerd. In totaal zal 25 % van het gebied worden ingericht als groen.

Ook het water zal worden ingezet als structuurdrager in het gebied. Het plangebied ligt relatief laag ten opzichte van de omgeving. Op het gebied van water wordt daarom een structurele oplossing geboden voor het overvloedige kwelwater. Het water wordt opgevangen en afgevoerd, maar ook binnen het plangebied vastgehouden. Dit water wordt ingezet als woonkwaliteit. De bestaande primaire watergangen, onder andere die langs het Bielzenpad, zullen worden verbreed. Door middel van een nieuwe watergang zal een natuurlijke afscheiding worden gemaakt tussen enerzijds de bestaande lintbebouwing en anderzijds de nieuwe woonwijk en het bedrijventerrein. In het Visiedocument is vastgelegd dat 13 % van het plangebied wordt ingericht als water.

Binnen de groene structuurdrager wordt tevens een compensatiegebied gerealiseerd voor de in het gebied aanwezige rugstreeppad en kleine modderkruiper. In het kader van de Flora- en faunawet is voor het plangebied een ontheffing verleend. Het compensatiegebied dient 8 meter breed en 120 meter lang te zijn en ten minste twee poelen te omvatten. Aanvankelijk was voorzien in een compensatiegebied langs de spoordijk, ten noorden van het Bielzenpad. In overleg met het ministerie zal het compensatiegebied worden gerealiseerd op een andere locatie die beter geschikt wordt geacht in verband met de fasering van het gebied. Het compensatiegebied zal worden gerealiseerd aan de oostkant van het plangebied, nabij de bocht van de Noordvork.

6.3.3.2 Stedenbouwkundige structuur woonbuurten

Bepalend voor de verdere planvorming is de doorsnijding van het gebied in noord-zuidelijke richting door de voormalige spoordijk en in oost-westelijke richting door de nieuwe weg. Daarbij is van belang dat de Noordvork naast wijkontsluitingsweg ook de functie heeft van gebiedsontsluitingsweg. Om een goede doorstroming van het verkeer te waarborgen is vastgelegd, dat de Noordvork niet meer dan 3 gelijkvloerse kruisingen mag hebben. Dit houdt in dat het slechts incidenteel mogelijk is om de nieuwe buurten vanaf de Noordvork te ontsluiten. Zo ontstaat een ruimtelijk raamwerk van relatief zelfstandige, maar via de Noordvork aan elkaar verbonden stedenbouwkundige eenheden.

De opgave bij de verdere planvorming op buurtniveau is de identiteit van het bestaande woonlint te behouden en samenhang te realiseren tussen de nieuwe buurten en de dorpkern van Aalsmeer. 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;
- uitgaande van het minimale programma van het masterplan dient 15 % van de woningen in de sociale sector te worden gerealiseerd.

Bij de behandeling van het Visiedocument heeft de gemeenteraad aangegeven dat 30% van de woningen in de sociale sector dient te worden gerealiseerd. Tevens heeft de gemeenteraad uitgesproken dat in beginsel niet meer dan 205 woningen zouden mogen worden gerealiseerd, tenzij er bijzondere argumenten zijn om daarvan af te wijken. De gemeenteraad wijst er daarbij op dat het aantal van 205 al een aanzienlijke verdichting is ten opzichte van het indicatieve programma zoals neergelegd in het Masterplan. Het maximum aantal is met uitzondering van de woningen die zullen worden gerealiseerd ter verlenging en



complementering van het bestaande woonlint. Hier mogen maximaal 4 vrijstaande woningen worden toegevoegd.

6.3.3.3 Bedrijventerreinen

Het programma op hoofdlijnen van het masterplan voorziet in 5.300 m² bedrijventerreinen. Dit programma zou hoofdzakelijk in het deelgebied Zuidpoort worden gerealiseerd. In beginsel was in de deelgebieden Stommeerkade en Polderzoom niet voorzien in bedrijventerreinen. Bij de verdere planontwikkeling is gebleken dat de op de locatie Zuidpoort in de grond aanwezige kabels en leidingen in de weg staan aan deze ontwikkelingsrichting. Dit, in combinatie met het gegeven dat in het deelgebied Polderzoom een deel van de gronden vanwege de ligging in het beperkingengebied van Schiphol niet voor woningbouw aangewend mag worden en een groen-blauwe invulling van deze gronden financieel-economisch niet haalbaar is gebleken, heeft geleid tot een andere inpassing van de bedrijventerreinen bij de herontwikkeling langs de Burgemeester Kasteleinweg. Daarbij wordt het programma aan bedrijventerreinen in het deelgebied Polderzoom gerealiseerd. Op die manier kan worden bijgedragen aan de beleidsmatige keuze van ontvlechting van wonen en werken in de linten. Daarbij is vanwege planeconomische aspecten het programma opgehoogd ten opzichte van het Masterplan. In totaal is nu maximaal 35.000 m² bvo aan bedrijven voorzien. Daarbij is conform de notitie van BRO uit mei 2010 (zie bijlage) een minimale kavelomvang van 1.000 m² aangehouden. Op die manier wordt plaats geboden aan grotere, wat meer ruimteveragende bedrijven aangezien deze bedrijven zich qua omvang meestal niet zo goed met een woonomgeving verhouden. De ligging van het gebied direct aan de Noordvork zorgt er voor dat het gebied geschikt is voor dergelijke bedrijven.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein is complementair aan de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Greenpark, dat in hoofdzaak plaats moet bieden aan sierteeltgerelateerde bedrijvigheid. Het bedrijventerrein in het onderhavige plangebied heeft vooral een functie in de door de gemeente gewenste ontvlechting van functies van wonen en werken in de bestaande linten. Het terrein moet ruimte bieden aan bedrijven die qua aard en omvang minder goed in de woonomgeving passen. Bedrijvigheid met een meer industrieel karakter kan van oudsher terecht op het bedrijventerrein Hornmeer. Hoewel er een herstructuringsopgave loopt voor dit bedrijventerrein, zal het ook in de toekomst plaats blijven geven aan bedrijven met een meer industrieel karakter. Aanvullend hierop is de locatie langs weerszijden van de Noordvork bij uitstek geschikt om ruimte te bieden aan bedrijven met een hoogwaardige, architectonische uitstraling. Op deze wijze kan ondanks het feit dat invulling met bedrijventerrein uitdrukkelijk niet de eerste voorkeur is, deze ontwikkelingsrichting toch een bijdrage leveren aan de gewenste kwaliteitsimpuls voor het gebied.



HOOFDSTUK VII Keuze van bestemmingen



7.1 Bestemmen van de Ruimtelijke kwaliteiten

7.1.1 *Grondgebonden waarden*

7.1.1.1 Landschap en Natuur

In het plangebied zal compensatiegebied voor de rugstreeppad en de kleine modderkruiper worden aangelegd. Het compensatiegebied is is gelegen aan weerszijden van de Noordvork, ter hoogte van de knik in de weg. De betreffende gronden zijn op de planverbeelding aangewezen met de bestemming "Natuur".

7.1.1.2 Cultuurhistorie

Het woonhuis Stommeerkade 64 is een rijksmonument. De woning is in dit bestemmingsplan bestemd als 'Wonen'. Vanwege het feit dat op grond van de Monumentenwet voldoende bescherming wordt geboden, is er niet voor gekozen het cultuurhistorisch belang nog apart door middel van een dubbelbestemming veilig te stellen.

Vanwege hun cultuurhistorische belang is aan de beide voormalige spoordijken in het plangebied, beide momenteel in gebruik als onderdeel van regionale fietsroutes, tevens de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' toegekend. Dat betekent dat zij naast de voorkomende medebestemming (zoals 'Groen') tevens zijn bestemd ten behoeve van het behoud en herstel van de cultuurhistorische en geografische waarden van het dijklichaam.

Voor de ringdijk om de Stommeer-Hornmeerpolder is ter plaatse van de Stommeerkade van deze dubbelbestemming afgezien, ook al is de ringdijk eveneens een historisch-geografische lijn van waarde. Dit, omdat in bescherming en behoud van de dijk al wordt voorzien als gevolg van diens functie als waterkering.

7.1.1.3 Archeologie

Omdat er een zeer lage archeologische verwachting geldt, zijn er geen archeologische waarden waarmee bij het opstellen van de regels rekening gehouden dient te worden.

7.1.1.4 Water

De waterkering Stommeerkade is bestemd als 'Waterstaat - Waterkering'. Dit is een dubbelbestemming. Dat houdt in dat het dijklichaam naast de voorkomende medebestemming (zoals 'Wonen') tevens is bestemd ten behoeve van de bescherming en het onderhoud van de waterkering.

Constructies in, op of nabij een waterkering vormen een potentieel gevaar voor de primaire functie van de waterkering. Niet alleen kan bebouwing het waterkerend vermogen negatief beïnvloeden, ook kan het toekomstige dijkverzwaring in de weg staan. Het waterkerend vermogen van de dijk wordt bepaald door de kruinhoogte, de fundering, alsmede de stabiliteit en de waterdichtheid van het beklede dijklichaam. De aanwezigheid van bebouwing kan de faalmechanismen en de daarmee het waterkerende vermogen negatief beïnvloeden. Het hoogheemraadschap heeft daarom bouwactiviteiten in de waterkering in haar Keur in beginsel verboden. Indien activiteiten plaatsvinden in de strijd zijn met het belang van de kering (bijvoorbeeld bouwwerken, kabels en leidingen, verhardingen, beplanting, etc.) moet een keurvergunning aangevraagd worden bij het hoogheemraadschap van Rijnland. Omdat de waterkeringbelang niet het enige belang is en bouwwerken in sommige gevallen



verenigbaar zijn met een veilige waterkering, kan het hoogheemraadschap via een vergunning ontheffing verlenen van dit verbod.

7.1.2 Milieu

De gronden die in de geluidszone van Schiphol-oost zijn gelegen hebben op de planverbeelding de gebiedsaanduiding "geluidzone-industrie" gekregen.

7.1.3 Milieuzonering

Ter plaatse van het plangebied is geen sprake van een milieuzone waar rekening mee dient te worden gehouden.

7.1.4 Externe veiligheid

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de vrijwaringszone van de 12 inch-40 bar 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 Stommeerkade, het binnen het plangebied van dit bestemmingsplan gelegen deel van het viaduct van het Baanvak en de toegangsweg naar de woonwagens zijn bestemd als 'Verkeer - 1'. Binnen deze bestemming is onder meer het gebruik als rijwegen voor gemotoriseerd verkeer toegestaan.

De doorgaande fietspaden van het Spoorlijnpad en het Bielzenpad zijn bestemd als 'Verkeer - 2'. Binnen deze bestemming is langzaamverkeer toegestaan.

Het binnen het plangebied van dit bestemmingsplan gelegen deel van het talud van de Noordvork is bestemd als 'Groen - 2'. Binnen deze bestemming is het gebruik als groenvoorziening langs rijwegen toegestaan.

7.2.1.2 Watergangen

De bestaande watergangen langs het Spoorlijnpad en het Bielzenpad zijn bestemd als 'Water'.

7.2.1.3 Netwerken van openbaar nut

De effluentleiding is bestemd als 'Leiding - Riool'. Dit is een dubbelbestemming. Dat houdt in dat de leiding en de vrijwaringszone naast de voorkomende medebestemming (zoals 'Groen') tevens is bestemd ten behoeve van de aanleg en bescherming van de effluentleiding. Omdat de leiding in de toekomst mogelijk wordt aangepast is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Door middel van toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid kan worden geanticipeerd op een mogelijke verlegging.

De gasleiding en de wkr-leiding zijn ook dubbelbestemd als 'Leiding - Gas' respectievelijk 'Leiding - Water'. Voor deze leidingen geldt de leidingen en de vrijwaringszones naast de



voorkomende medebestemming (zoals 'Groen') tevens zijn bestemd ten behoeve van de aanleg en bescherming van de betreffende leiding.

7.2.2 *Occupatie*

7.2.2.1 Wonen

De bestaande woningen en tuinen langs de Stommeerkade zijn bestemd als 'Wonen'. Voor de regels is aansluiting gezocht op de elders in de gemeente gangbare regeling van de bebouwing in een woonlint. Daarbij is vastgelegd waar twee-aanéengebouwde woningen zijn toegestaan. Om de beeldkwaliteit van het bestaande lint te behouden, waarin de verspringende plaatsing van de woningen typerend is, is de voorgevelrooilijn per woning vastgelegd. Tevens is aangegeven waar bijgebouwen geplaatst mogen worden.

De woonwagens langs het Spoorlijnpad zijn bestemd als 'Wonen - Woonwagenstandplaatsen'.

De gronden waar bijgebouwen mogen worden gebouwd zijn op de planverbeelding aangeduid met behulp van een specifieke bouwaanduiding.

7.2.2.2 Bedrijven

De gronden van bestaande bedrijven die zijn gelegen ter plaatse van de voorziene ontwikkeling zullen worden getransformeerd in een nieuw woongebied. Er is in het bestemmingsplan daarom geen rekening gehouden met bestaande bedrijven.

7.3 Bestemmen van de Gebiedsontwikkeling

7.3.1 *Wonen*

Afgezien van de ruimtelijke hoofdstructuur, is de concrete invulling van de herontwikkeling nog niet bekend. Daarom is gekozen voor een uitwerkingsplicht voor zover het de te herontwikkelen gronden betreft. Het toekomstige woongebied aan weerszijden van de Noordvork is daarbij bestemd als 'Woongebied - uit te werken'. Door middel van maatvoeringsvlakken en maximale bouwhoogtes is aangegeven waar appartementen zijn toegestaan en waar laagbouwoningen komen. Door middel van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 1' is aangegeven waar bedrijven op de woonpercelen zijn toegestaan. Bouwwerken mogen pas worden gerealiseerd nadat er voor de betreffende gronden een onherroepelijke uitwerking van kracht is. Zonder een dergelijke uitwerking geldt er een bouwverbod.

Voor de verdere uitwerking is een aantal regels opgenomen. Deze betreffen onder meer het maximale bebouwingspercentage, het maximaal aantal te bouwen woningen, het minimaal te realiseren percentage daarvan in de sociale sector en de aan te houden parkeernormen. Tevens geven de uitwerkingsregels de minimale oppervlakte aan die dient te worden ingericht als groen en water. Tevens is vastgelegd dat er een minimaal 2 meter brede watergang dient te komen tussen enerzijds de bestaande lintbebouwing en anderzijds de nieuwe woongebieden ten noorden van de Noordvork. Ook is aangegeven wat de maximale geluidsbelasting mag bedragen ter plaatse van de gevels van de nieuwe woningen (zie ook paragraaf 9. 1.3).

De in de regels gehanteerde grenzen mogen bij de uitwerking niet worden overschreden. De minimum en maximum aantallen en percentages zijn gekozen in overeenstemming met de



uitgangspunten die de gemeenteraad bij de vaststelling van het Visiedocument aan het college heeft meegegeven. Voor zover de gemeenteraad heeft aangegeven ten opzichte van het masterplan meer duurzame ruimtelijke kwaliteit in de vorm van water en groen te willen realiseren en een groter aandeel in de sociale sector te willen bouwen, zijn de afspraken uit het masterplan neergelegd als de ondergrens voor de uitwerking. Voor zover het gaat om absolute aantallen woningen die mogen worden gerealiseerd is het bij het Visiedocument vastgestelde Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp als uitgangspunt genomen. Het hierin opgenomen minimale en maximale programma is overgenomen om de benedengrens en bovengrens van het aantal te realiseren woningen te bepalen. Bij de nadere uitwerking van de plannen zal de gemeenteraad nader worden geïnformeerd door burgemeester en wethouders.

De 4 kavels van de nieuwe woningen langs de Stommeerkade zijn bestemd als 'Wonen - uit te werken'. Hier mogen vanwege de ligging in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit uitsluitend vrijstaande woningen worden gerealiseerd na een verklaring van geen bezwaar. Bij de uitwerking zal worden aangesloten bij de bestemmingsregeling die voor het bestaande lint is gekozen.

Net als bij het woongebied mogen bouwwerken pas worden gerealiseerd nadat er voor de betreffende gronden een onherroepelijke uitwerking van kracht is. Zonder een dergelijke uitwerking geldt er een bouwverbod.

Voor de verdere uitwerking is een aantal regels opgenomen. Zo is aangegeven welk maximum bebouwingspercentage voor de gronden geldt, hoeveel woningen (en welk type) zijn toegestaan, wat de maximale maten van een woning mogen zijn en welke geluidsbelastingen de gevels van de toekomstige woningen maximaal mogen ondervinden.

7.3.2 *Bedrijven*

De bedrijventerreinen in het plangebied zijn bestemd als 'Bedrijventerrein - uit te werken 1' en 'Bedrijventerrein - uit te werken 2'. Door middel van een aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent' is vastgelegd waar een hoogteaccent is toegestaan. Dit is gedaan om de bocht/knik van de Noordvork te accentueren. Ook voor de uitwerking van de bedrijventerreinen gelden specifieke regels.

Het Bedrijventerrein- uit te werken 1 maakt deel uit van de planvorming in het kader van het deelgebied Polderzoom. De uitwerkingsregels zijn afgeleid uit het door de gemeenteraad vastgestelde Visiedocument en het DSO als onderlegger daarvan. Voor de inrichting van de gronden aangewezen als Bedrijventerrein uit te werken – 2 geldt dit niet. Bij de opstelling van het DSO en de vaststelling van het Visiedocument is dit gebied niet in het plangebied inbegrepen. Om die reden zijn voor dit terrein de normen aangehouden die voortkomen uit de ambitie bij ruimtelijke ontwikkelingen uit te gaan van het duurzaamheidsniveau B, te weten 15 % water en 25% groen voor recreatieve en ecologische doeleinden. Daarbij is in acht genomen dat ook dit bedrijventerrein aansluit op de natuurzone die aan weerszijden naast de Noordvork zal worden gerealiseerd.

In beide gebieden wordt uitgegaan van bedrijfskavels met een minimum oppervlak van 1.000 m². Er wordt aangestuurd op grotere, wat meer ruimtevragende bedrijven aangezien deze bedrijven zich qua omvang meestal niet zo goed met een woonomgeving verhouden. De ligging van het gebied direct aan de Noordvork zorgt er voor dat het gebied geschikt is voor dergelijke bedrijven. Vandaar dat hier in de uitwerkingsregels rekening mee is gehouden. De realisering van de bedrijventerreinen kan een bijdrage leveren aan de hoogwaardige kwaliteit van het gebied en aan de ontlasting van de linten van Aalsmeer voor wat betreft de daar aanwezige bedrijvigheid. Door onder meer de uitsluiting van sierteeltgebonden bedrijvigheid en bedrijfscategorieën die zich gedragen als categorie 3 of hoger zullen de nieuwe



bedrijventerreinen geen concurrentie vormen voor Green Park Aalsmeer en Hornmeer. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten (bijlage regels) is een categorie-indeling voor diverse bedrijfstypen weergegeven (zie 10.2.6).

Voor het overige zijn de uitwerkingsregels voor beide bedrijfsterreinen vergelijkbaar. Voor wat betreft het deel van de gronden dat op grond van de afspraken als groen en water dient te worden gerealiseerd, is getracht deze gronden zoveel mogelijk rechtstreeks te bestemmen. Maar ook ter plaatse van de als bedrijventerrein bestemde gronden zal groen en water (moeten) worden gerealiseerd. De uitwerkingsregels hebben verder betrekking op de toe te laten bedrijven en de te hanteren parkeernormen. Daarnaast worden regels gesteld aan de ontsluiting: het bedrijventerrein naast het uit te werken woongebied dient direct op de Noordvork te ontsluiten, zodat het bestemmingsverkeer niet de woonwijk in hoeft te rijden. Voor het bedrijventerrein aan de andere kant geldt, dat deze op de Stommeerkade moet ontsluiten.

7.3.3 Kinderopvang

Binnen de gemeente Aalsmeer is behoefte aan kinderdagverblijven. Binnen het plangebied is daarom kinderopvang tot maximaal 2.500 m² toegestaan. In verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen en het feit dat jonge kinderen bij een ongeval met het vervoer van gevaarlijke stoffen niet zelfredzaam zijn gelden daarbij wel bepaalde eisen. Zo is kinderopvang ter plaatse van de bedrijventerreinen aan de oostzijde van het plangebied alleen toegestaan indien zeker is gesteld dat er geen gevaarlijke stoffen meer over de Noordvork worden vervoerd. De beide bedrijventerreinen liggen namelijk aan weerszijden van de bocht van de Noordvork. Het risico op een ongeval tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen is hier groter dan op andere delen van de Noordvork.

In het woongebied geldt dat kinderopvang niet is toegestaan binnen 100 meter van de Noordvork (tenzij zeker is gesteld dat over deze weg geen gevaarlijke stoffen meer worden vervoerd), binnen 100 meter van de rotonde van de Noordvork en de Burgemeester Kasteleinweg (tenzij zeker is gesteld dat over deze weg geen gevaarlijke stoffen meer worden vervoerd) en binnen 100 meter van de hartlijn van de gasleiding.

De gemeente is overigens momenteel bezig met de voorbereiding van een verkeersbesluit ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

7.3.4 Recreatie

Een belangrijke functie van de voormalige spoordijk langs het Bielzenpad is groen ten behoeve van recreatieve voorzieningen. Ter plaatse waar een parkachtige functie met speelvoorzieningen is voorzien is de dijk bestemd als 'Gemengd - Recreatie en Groen'. In de bouwregels is aansluiting gezocht bij de aard van de speelvoorziening die hier is voorzien: niet de geijkte speeltoestellen, maar uitnodigende bouwwerken, geen gebouwen zijnde al dan niet in de vorm van kunstobjecten en geïntegreerd in het landschap.

De voetbalkooi die in het plangebied dient te worden gerealiseerd ter compensatie van het vervallen van speelplekken elders in het plangebied van het Masterplan is bestemd als Sport- speelterrein. Op deze wijze kan de op dit moment ter plaatse geprojecteerde voetbalkooi worden gerealiseerd, maar zijn naar behoefte ook andere spel- en speelvoorzieningen mogelijk.

7.3.5 Groen en water

De groene structuurdragers in het plangebied zijn als 'Groen' bestemd. Het compensatiegebied ten behoeve van de rugstreeppad en kleine modderkruiper is als 'Natuur' bestemd.



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

7.3.6 Verkeer

Ten behoeve van de ontsluiting van de woongebieden in het plangebied en de geleiding van het doorgaand verkeer van het dorp naar de omgelegde N201 en vice versa, zal een rotonde worden aangelegd ter plaatse van de kruising Burgermeester Kasteleinweg-Noordvork. Het zoekgebied voor deze rotonde is in de planverbeelding aangegeven met een uit te werken bestemming 'Verkeer - 1 - Uit te werken'.



HOOFDSTUK VIII Maatschappelijke betrokkenheid



8.1 Inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan is conform de inspraakverordening van de gemeente ter inzage gelegd van 31 december 2009 t/m 10 februari 2010. Tijdens deze periode heeft een ieder een schriftelijke inspraakreactie kunnen indienen.

De inspraakreacties zijn in het navolgende samengevat waarbij de reacties tevens zijn voorzien van een antwoord.

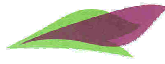
	Inspraak Stommeerkade-Oost	
Nr.	Inspraakreactie	Antwoord
1.	Inspreker 1	
1.1.	De problematiek van het kwelwater zou onvoldoende zijn opgelost, tenzij bewoners akkoord gaan met afstaan grond ten behoeve van een sloot van 4 tot 6 meter breed	Inmiddels is met het Hoogheemraadschap overeenstemming over de aanleg van een nieuwe hoofdwatergang van minimaal 2 meter breed tussen enerzijds de bestaande lintbebouwing aan de Stommeerkade en anderzijds de nieuwe bebouwing ten noorden van de Noordvork. In de uitwerkingsregels voor de verdere uitwerking van het nieuwe woongebied ten noorden van de Noordvork is dit als verplichting opgenomen.
1.2.	De lintbebouwing is volgens de toelichting op het bestemmingsplan een beeldbepalend element in de ruimtelijke hoofdstructuur. Volgens de gemeenteraad dient er ten opzichte van het masterplan meer duurzame ruimtelijke kwaliteit te worden gerealiseerd in de vorm van water en groen. Gelet op deze uitgangspunten ligt de keuze voor een verbinding met Greenpark door in het oostelijke deel van het gebied nog een bedrijventerrein te realiseren niet voor de hand. Een verbinding met het Seringenpark door groen te creëren op een plek waar vanwege het LIB niet gebouwd mag worden, verdient de aanbeveling.	De in het bestemmingsplan voorziene bedrijfsterreinen zijn kleinschalig en ter compensatie van het vervallen van het deelgebied Zuidpoort. In eerste instantie ging de planvorming uit van het realiseren van bedrijfsterrein in dit deelgebied. In het structuurplan 'Herontwikkeling huidig tracé N201 Aalsmeer' (mei 2007) is deelgebied Zuidpoort aangewezen als een zoekgebied voor bedrijvigheid en in het Masterplan 'De Tuinen van Aalsmeer' is het deelgebied Zuidpoort aangeduid als bedrijventerrein. In januari 2009 is echter geconcludeerd dat de ontwikkeling van bedrijven in Deelgebied Zuidpoort niet mogelijk is vanwege de aanwezige kabels en leidingen. Gezocht is naar mogelijkheden om hiervoor elders in het plangebied van "De tuinen van Aalsmeer" compensatie te vinden. In geen van de andere deelgebieden bleek dat mogelijk, afgezien van de gronden waarop het onderhavige bestemmingsplan ziet. Het in dit gebied deels voorziene programma voor bedrijventerrein is voorts een logische keuze, aangezien op delen van de gronden geen woningbouw mogelijk is vanwege de ligging in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit. De bedrijfskavels vormen bovendien een overgang tussen Green Park Aalsmeer en Aalsmeer Dorp,



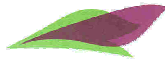
		waarbij in de uitwerkingsregels een groene invulling van de terreinen is gewaarborgd. Tevens is aansluitend voorzien in een natuurgebied ten behoeve van rugstreeppad en kleine modderkruiper..
1.3.	De twee gebieden voor natuurcompensatie geven een vertekend beeld. Wat wordt er gerealiseerd als er geen toestemming van het ministerie komt om in de bocht van de Noordvork de vereiste natuurcompensatie te realiseren. Bovendien lijkt de bestaande brede sloot tussen de voormalige tuinbouwgebieden langs de geplande bocht in de Noordvork gedempt.	Het ministerie van LNV heeft inmiddels ontheffing verleend om het compensatiegebied in de bocht van de Noordvork te realiseren. De sloot langs de geplande bocht zal inderdaad gedempt worden en elders worden gecompenseerd. Dit is akkoord bevonden door het Hoogheemraadschap en maakt deel uit van een heel scala aan afspraken over de waterhuishouding in het gebied..
1.4.	Volgens de toelichting wordt Stommeerkade-Oost als één gebied ontwikkeld. Het bevreemdt ons dat er dan toch verschillende bestemmingsplannen worden gemaakt. Er zijn verschillende plantekeningen in omloop met verschillende namen (nu Stommeerkade Oost, in oktober 2009 bestemmingsplan de Tuinen van Aalsmeer, deelgebied Polderzoom, en bovendien is voor de Noordvork een apart bestemmingsplan gemaakt.	Er is geen sprake van verschillende bestemmingsplannen. Voor het hele gebied tussen Stommeerkade, Burgeester Kasteleinweg en Bielzenpad en Baanvak is één bestemmingsplan gemaakt: Dit is het onderhavige bestemmingsplan Stommeerkade Oost is één bestemmingsplan gemaakt. Alleen het gebied van de Noordvork is buiten het bestemmingsplan gelaten. Om een goede afstemming op de planning van de omlegging van de N201 te waarborgen, is voor het tracé van de Noordvork indertijd een separaat bestemmingsplan gemaakt. Dit bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk is. Voor de titel Stommeerkade-Oost is gekozen omdat naast de ontwikkeling van het deelgebied Polderzoom (één van de deelgebieden van "De tuinen van Aalsmeer" het bestemmingsplan tevens het geldende planologische regime bevat voor onder meer de bestaande lintbebouwing langs de Stommeerkade. Er zijn niet eerder door B&W vastgestelde plantekeningen in omloop gebracht.
1.5	Aan beide zijden van de Noordvork dienen geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen. In het geluidonderzoek is bij de berekening van de geluidsbelasting op de bestaande huizen geen rekening gehouden met: <ul style="list-style-type: none">- de bocht loopt dwars door het compensatiegebied van water	In het kader van het bestemmingsplan "Noordvork" is akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de bestaande woningen. Het bestemmingsplan Noordvork is bij uitspraak van de Raad van State inmiddels onherroepelijk. De (aanleg van de) Noordvork is geen onderdeel van het bestemmingsplan Stommeerkade Oost. In het kader van het



	<ul style="list-style-type: none">- geluid draagt verder over water- het nieuw te ontwikkelen gebied en de Noordvork liggen 1 meter hoger dan de bestaande bebouwing- volgens de transportrisicoberekening is de bocht aangewezen als het gevaarlijkste punt in de Noordvork. <p>Om bewoners hiertegen te beschermen verdient het aanbeveling een hoge Groenwal met bomen te realiseren in dit water- en groengebied. Indiener spreekt de vrees uit dat dit wellicht in het bestemmingsplan Noordvork gerealiseerd had moeten worden.</p>	<p>onderhavige bestemmingsplan zijn de bestaande woningen niet aan te merken als nieuwe geluidgevoelige functies. Conform de Wet geluidhinder hoeven de bestaande woningen daarom niet akoestisch te worden onderzocht als gevolg van het bestemmingsplan Stommeerkade Oost. Het akoestisch onderzoek dat voor dit bestemmingsplan is uitgevoerd heeft betrekking op de geluidsbelasting op de randen van de bouwvlakken waar nieuwe geluidsgevoelige functies als woningen zijn voorzien. Bij de nadere uitwerking zal aanvullend akoestisch onderzoek worden gedaan om de exacte geluidbelasting op de gevels van de geplande woningen te berekenen. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan de noodzaak en mogelijkheid van maatregelen om de geluidbelasting te beperken.</p>
1.6	<p>Na de aanpassing van de uitvlieggrutes van Schiphol een half jaar geleden, vliegen vertrekkende vliegtuigen nu haast loodrecht over het nieuw te ontwikkelen gebied. Toch zijn er geen recente geluidcontourkaarten beschikbaar. Omdat het geluid in de polder erg blijft hangen en enorm resoneert, blijft de geluidsoverlast van enorme invloed op het leefklimaat. Indiener hoopt dat de gemeente deze problematiek serieus neemt en de huidige, maar zeker ook nieuwe bewoners tegen onevenredig veel lawaai blijft beschermen.</p>	<p>De gemeente Aalsmeer heeft geen zeggenschap over het lawaai vanwege vliegverkeer van en naar Schiphol. Geluidsoverlast vanwege vliegverkeer is in grote delen van onze gemeente een gegeven. Uiteraard blijven wij in de verschillende overlegcircuits de belangen van onze inwoners behartigen. Daarnaast zijn wij op grond van de Wet geluidhinder verplicht in het geval de wettelijke voorkeursgrenswaarden voor geluidbelasting vanwege wegverkeer of industrielawaai worden overschreden, ook de geluidbelasting vanwege vliegverkeer mee te wegen in onze afweging. Voor het onderhavige bestemmingsplan is in het kader van de Wet geluidhinder ten behoeve van de nieuwe geluidsgevoelige functies dan ook cumulatief akoestisch onderzoek verricht, waarbij ook de invloed van het vliegverkeer op het akoestisch leefklimaat is onderzocht. Ten behoeve van de uitwerkingsplannen zal nader onderzoek worden gedaan naar de exacte geluidbelasting van de nieuw te bouwen woningen.</p>
2.	Inspreker 2, woonachtig aan de Stommeerkade, Aalsmeer	
2.1.	<p>Als 1.1. De waterhuishouding blijft een grote zorg, zeker nu de woning van indiener niet op palen staat, zodat het gevaar van verzakking zeer reëel is, en nog niet bekend is</p>	<p>Zie beantwoording van 1.1.</p>



	of en waar de sloot om de waterproblemen op te vangen zal komen te liggen.	
2.2.	De woning van indiener staat op geruime afstand van de lintbebouwing en dus relatief dicht op de Noordvork. Uit het overzicht van de verkeerssituatie 2010 blijkt dat het aandeel vrachtverkeer op de Noordvork veel hoger is dan op de oude N201. Het is volstrekt onduidelijk welke maatregelen daartegen worden genomen.	De (aanleg van de) Noordvork is geen onderdeel van het bestemmingsplan Stommeerkade Oost. Voor het onderhavige bestemmingsplan is de bestaande woning van inspreker niet als een nieuwe geluidgevoelige functie aan te merken. Voor de aanleg van de Noordvork is indertijd een separaat bestemmingsplan gemaakt. In het kader van dat bestemmingsplan zijn de gevolgen van de weg voor de woning van inspreker onderzocht. Het bestemmingsplan Noordvork is bij uitspraak van de Raad van State inmiddels onherroepelijk. Bij de uitwerkingsplannen van het bestemmingsplan Stommeerkade Oost zal nader onderzoek worden verricht naar de geluidbelasting vanwege het wegverkeer van de Noordvork op de toekomstige woningen. In dat kader worden afgewogen of maatregelen aan de Noordvork om geluidoverlast te beperken noodzakelijk en/of mogelijk zijn. Zie verder beantwoording onder 1.5. Voor wat betreft de opmerking over het aandeel vrachtverkeer op de Noordvork respectievelijk de Burgemeester Kasteleinweg wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.3.
3.	Inspreker 3, woonachtig aan de Stommeerkade, Aalsmeer	
3.1.	De waterhuishouding baart zorgen. Er dient een scheidingssloot te worden aangelegd.	Zie beantwoording van 1.1.
3.2.	De gebiedsaanduiding luchtvaartverkeerszone en de gebiedsaanduiding wro-zone ligt niet op het deelgebied Aalsmeers Erf en het huidige terrein met volkstuinten. Indiener wil graag een toelichting waarom dat zo is.	De gebiedsaanduiding luchtvaartverkeerszone heeft betrekking op zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit. In deze zone zijn in principe geen nieuwe woningen toegestaan, tenzij er een verklaring van geen bezwaar is verleend. De door de inspreker bedoelde gronden liggen buiten zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit. In de planontwikkeling is sinds het ter inzage leggen van het voorontwerp besloten af te zien van het op grond van artikel 3.4 Wro aanwijzen van gronden die in aanmerking komen voor verwezenlijking in de naaste toekomst.
3.3.	De gemeente heeft altijd gesteld dat de Noordvork niet voor	Het klopt dat de Noordvork geen doorgaande route voor vrachtverkeer wordt. De



	<p>vrachtverkeer zou worden gebruikt. Uit het conceptrapport akoestisch onderzoek blijkt echter dat het aandeel vrachtverkeer op de Noordvork zelfs hoger is dan nu op de N201. Deze situatie is onacceptabel voor de nieuwe wijk. Bovendien blijkt uit het onderzoek dat in de periode 2013/2014 zelfs vrachtverkeer over de Stommeerkade rijdt. De boezemdijk van de Stommeerkade zal hieraan bezwijken.</p>	<p>betreffende passages uit het onderzoek zijn verkeerd geïnterpreteerd. De opmerking dat het aandeel vrachtverkeer op de Noordvork hoger is dan op de N201 is alleen van toepassing op de eindsituatie (dus na de openstelling van de nieuwe N201 en het aanbrengen van de knip ter hoogte van de Ophelialaan). De Burgemeester Kasteleinweg zal in de eindsituatie (ten opzichte van de huidige situatie) veel minder door vrachtverkeer worden gebruikt, juist vanwege de knip. Het vrachtverkeer dat zich in die eindsituatie op de Noordvork bevindt zal echter ook grotendeels over de Burgemeester Kasteleinweg rijden, op weg naar plaatselijke bestemmingen. Opgemerkt wordt nog dat het aantal vrachtwagens op de Noordvork in de eindsituatie lager zal zijn dan het aantal vrachtwagens op de Burgemeester Kasteleinweg in de huidige situatie. Het is niet juist dat er (doorgaand) vrachtverkeer over de Stommeerkade zal worden geleid.</p>
3.4.	<p>Uit de aanbevelingen van het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai wordt overschreden. Indiener geeft de gemeente in overweging dat dit gebied door vliegtuiglawaai wordt geteisterd en dat elke dB geluidreductie die gerealiseerd kan worden daarom van groot belang is voor het leefklimaat. Indiener is dan ook van mening dat bij de aanleg van de Noordvork gekozen moet worden voor het soort asfalt waarmee de meeste geluidreductie kan worden gerealiseerd.</p>	<p>In het kader van de uitwerking zal opnieuw akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen. Indien de voorkeursgrenswaarde dan inderdaad op het niveau van de daadwerkelijke woningen zal blijken te worden overschreden zal nader onderzoek worden verricht naar de cumulatieve geluidbelasting van de verschillende geluidbronnen, waaronder luchtverkeerslawaai. In dat kader zal ook worden gekeken worden naar mogelijke maatregelen aan de bron om tot geluidsreductie te komen. Vliegtuiglawaai wordt in de overwegingen meegenomen in het kader van het onderzoek cumulatie. Zie ook beantwoordingen onder 1.5 en 1.6.</p>
4.	<p>Wijkraad Stommeer, Hugo de Vriesstraat 99, 1431 KA, Aalsmeer.</p>	
4.1	<p>De inspreker vindt het verwarrend dat de namen Stommeerkade oost en Polderzoom naast elkaar worden gebruikt.</p>	<p>In de planontwikkeling duidt de naam Polderzoom het uit te werken woon-en werkgebied aan ten zuiden van de aan te leggen Noordvork. Het bestemmingsplan omvat een groter gebied, zodat juist om verwarring te voorkomen en om een heldere relatie te leggen met de van oudsher geografische aanduiding van het gehele</p>



		gebied voor het bestemmingsplan is gekozen voor de naam "Stommeerkade Oost".
4.2	De inspreker geeft aan dat met belangstelling is vernomen dat er onderzoek is verricht, dat er een inventarisatie heeft plaatsgevonden naar de knelpunten ten aanzien van de waterhuishouding en dat deze knelpunten zijn besproken met het hoogheemraadschap. De inspreker vraagt aandacht voor een goede oplossing van de waterhuishouding.	Zie beantwoording 1.1.
5.	Inspreker 5, woonachtig Stommeerkade, Aalsmeer	
5.1.	Als 3.1.	Zie beantwoording 3.1.
5.2.	Als 3.2.	Zie beantwoording 3.2.
5.3.	Als 3.3.	Zie beantwoording 3.3.
5.4.	Als 3.4.	Zie beantwoording 3.4.
6.	Inspreker 6, woonachtig Stommeerkade, Aalsmeer	
6.1.	Als 1.1. en 2.1. De waterhuishouding dient te worden geregeld voordat de aanleg van de Noordvork begint. Indien er vreest grote schade voor zijn niet-onderdeelde woning en voor zijn bedrijf.	Zie beantwoording 1.1 en 2.1. De (aanleg van de) Noordvork is geen onderdeel van het bestemmingsplan Stommeerkade oost. Hiervoor is indertijd een separaat bestemmingsplan gemaakt. Het bestemmingsplan Noordvork is bij uitspraak van de Raad van State inmiddels onherroepelijk.
7.	Inspreker 7 woonachtig Stommeerkade, Aalsmeer	
7.1.	Als 3.1.	Zie beantwoording 3.1.
7.2.	Als 3.2.	Zie beantwoording 3.2.
7.3.	Als 3.3.	Zie beantwoording 3.3.
7.4.	Als 3.4.	Zie beantwoording 3.4.
8.	Inspreker 8, woonachtig Stommeerkade, Aalsmeer	
8.1.	Als 3.1. en 6.1. De waterhuishouding baart zorgen. Een scheidingsloot verdient de voorkeur en deze dient vóór de aanleg van de Noordvork te zijn gerealiseerd.	Zie beantwoording 3.1 en 6.1.
8.2.	Als 3.3. en 3.4. Het kan best zijn dat het wegverkeerslawaaï binnen de wettelijke normen blijft, maar het blijft een gebied dat geteisterd wordt door ernstige geluidsoverlast vanwege Schiphol.	Zie beantwoording 3.3 en 3.4.



8.2 Artikel 3.1.1 Bro

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

1. 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 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 ontvangen artikel 3.1.1-reacties zijn in het navolgende weergegeven waarbij de reacties tevens zijn voorzien van een antwoord.

Artikel 3.1.1 Stommeerkade-Oost		
Nr.	Reactie	Antwoord
1.	Stadsregio Amsterdam	
1.1.	Verzocht wordt om bij de planologische inventarisatie te vermelden dat de adressant en de gemeente in het kader van Fietsfilevrij gezamenlijk onderzoeken of de fietsverbinding langs de Burgemeester Kasteleinweg kan worden verbeterd tot regionale snelfietsroute tussen Hoofddorp-Schiphol en Aalsmeer.	Naar aanleiding van de reactie is hoofdstuk III aangevuld.
1.2.	Verzocht wordt om een beschrijving van het beleid van de Stadsregio, zoals verwoord in het Reionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP) en de OV-Visie 2010-2030, op te	Naar aanleiding van de reactie is hoofdstuk V aangevuld.



	nemen in hoofdstuk V	
2.	Hoogheemraadschap Rijnland	
2.1.	De adressant heeft een aantal opmerkingen. Indien deze opmerkingen worden verwerkt zal de adressant een positief wateradvies geven.	Op 11 mei 2010 is een positief wateradvies ontvangen. Zie verder navolgende antwoorden.
2.2.	De Stommeerkade is geen primaire waterkering maar een regionale waterkering (boezemkade). Verder zijn er lage zuurstofconcentraties aanwezig is de Stommeerpolder maar daar tegen over staat dat er weinig zware metalen in het oppervlaktewater worden aangetroffen.	Naar aanleiding van de reactie is de toelichting aangepast c.q. aangevuld.
2.3	Verzocht wordt om in 3.2.1.3 toe te voegen dat er momenteel een onderzoek loopt bij het hoogheemraadschap naar uitbreiding en verbetering van de afvalwaterzuivering en de effluentleiding. Op termijn zou dit kunnen leiden tot het saneren van de bestaande effluentleiding door de Stommeerpolder. Geadviseerd wordt om hiervoor een wijzigingsbevoegdheid op te nemen.	Naar aanleiding van de reactie is hoofdstuk III aangevuld. Tevens is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in de regels.
2.4	Verzocht wordt om in paragraaf 5.1.3 nader in te gaan op het nieuwe beleid van het hoogheemraadschap. De adressant heeft hiervoor een tekstvoorstel aangeleverd.	Naar aanleiding van de reactie is hoofdstuk V aangevuld.
2.5	Ondanks het feit dat er voor de toekomstige woonlocaties gewerkt wordt met een planuitwerking wordt er op aan gedrongen om de hoofdwatgangen waarover in het kader van het Stedenbouwkundig Ontwerp overeenstemming is bereikt op te nemen in de verbeelding en de regels. De hoofdwatgangen zijn essentieel voor het goed functioneren van het waterhuishoudkundig systeem in het gebied.	De hoofdwatgangen waarover in het kader van het Stedenbouwkundig Ontwerp overeenstemming is bereikt zijn als "Water" bestemd. Daarnaast is naar aanleiding van inspraakreacties een uitwerkingsregel opgenomen waardoor verzekerd is dat er een minimaal 2 meter brede watergang komt tussen enerzijds de bestaande lintbebouwing aan de Stommeerkade en anderzijds de nieuwe bebouwing ten noorden van de Noordvork.
2.6	Voor de binnen de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" gelegen kavels met de bestemming "Wonen -uit te werken" gelden strenge beperkingen ten	Het is bekend dat er binnen de (beschermings)zone van de waterkering beperkingen gelden conform de keur. Bij de ontwikkeling van de kavels zal hier rekening mee worden gehouden.



	<p>aanzien van de bouwmogelijkheden. De waterbeheerder dient in het kader van de keur toestemming te verlenen voor bouwen in de zone.</p>	
2.7	<p>Er wordt dringend verzocht om in paragraaf 9.2.3 een samenvatting van de watertoets (behorende bij het stedenbouwkundig plan) op te nemen zodat duidelijk is welke waterhuishoudkundige wijzigingen voort zullen vloeien uit de voorgenomen plannen.</p>	<p>Naar aanleiding van de reactie is paragraaf 9.2.3 aangevuld.</p>
2.8	<p>Conform het rijksbeleid Rijnland is de voorkeur om hemelwater en afvalwater te scheiden, mits doelmatig. Voor de verwerking van hemelwater wordt verwezen naar de zorgplicht en het nemen van preventieve maatregelen. Het verdient aanbeveling om daar waar mogelijk aandacht te besteden aan maatregelen bij de bron waarbij preventie de voorkeur heeft boven 'end-of-pipe' maatregelen. Uitgangspunt is dat het te lozen hemelwater geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater mag veroorzaken en emissie van vervuilende stoffen op het oppervlaktewater waar mogelijk wordt voorkomen.</p>	<p>De toe te passen riolering en eventuele aanvullende voorzieningen zijn onderdeel van de nadere planuitwerking. Zoals echter ook in de watertoets is aangegeven is het uitgangspunt bij nieuwbouw om een gescheiden stelsel toe te passen. Hierbij wordt het vuilwater afgevoerd via een DWA-riool. Dit riool wordt gezien de lage ligging van het gebied middels een persriool aangesloten op het bestaande gemengde rioolstelsel of mogelijk direct afgevoerd naar de RWZI. In overleg dient te worden bekeken of de capaciteit van het bestaande stelsel hierop berekend is.</p> <p>Voor de afvoer van hemelwater zal een apart RWA-riool worden aangelegd. Aan de hand van de beslisboom afkoppelen is bepaald dat de daken / gevels van de nieuwe bebouwing rechtstreeks kunnen lozen op het oppervlaktewater. Voorwaarde hierbij is dat er geen uitlogende bouwmaterialen worden toegepast. Het overige verharde oppervlakte (zijnde wegen, parkeervakken, trottoirs, etc.) kan niet direct worden geloosd op het oppervlaktewater omdat dit wordt aangemerkt als matig verontreinigd. Hierdoor is er een aanvullende zuiveringsmaatregel benodigd. Deze maatregel kan binnen de betreffende deelgebieden worden vormgegeven door gebruik te maken van een verdiepte zandvang in de kolken of een aparte zand/slibvangput.</p> <p>Het rioleringsontwerp zal nader worden uitgewerkt in een rioleringsplan. Het rioleringsplan dient ter goedkeuring aan het Hoogheemraadschap te worden voorgelegd. In dit plan zal de benodigde slibvangcapaciteit worden berekend en zullen de benodigde diameters voor het DWA en HWA worden aangegeven. In het</p>



		rioleringsplan zal tevens de benodigde drainage worden meegenomen.
2.9	Verzocht wordt om in de doeleindenomschrijving van de bestemmingen "Gemengd - Recreatie en Groen" en "Sport - Speelsterrein" "duikers en bruggen" toe te voegen aan de tekst "toegestaan is water, in de vorm van vijvers, sloten en daarmee gelijk te stellen waterlopen, met inbegrip van bijbehorende oevers en beschoeiingen.	Naar aanleiding van de reactie zijn de betreffende artikelen aangevuld.
2.10	Verzocht wordt om in de bestemmingsomschrijving van de bestemming "Water" op te nemen dat ook beschermingszones ter weerszijden van de watergang ten behoeve van inspectie en onderhoud zijn toegestaan. Dit conform het Rijnländs beleid om aan weerszijden van watergangen een obstakelvrije strook grond (beschermingszone, 5 meter voor primaire watergangen en 2 meter voor overige watergangen) aanwezig te hebben ten behoeve van het uitvoeren van onderhoud, de bescherming van het profiel van de watergangen en het inspecteren van de oppervlaktewateren. Verzocht wordt om bestemming "Water" te verbreden in de verbeelding conform de breedte van de beschermingszone.	Er is geen planologische relevantie om de zogenaamde onderhoudsstroken op te nemen in de bestemming "Water". Bovendien zijn onderhoudsvrije stroken al geregeld via de Keur. Indien het waterstaatkundige belang reeds verankerd is in de Keur, is het niet toegestaan diezelfde zaken ook in het bestemmingsplan te regelen. Dit blijkt uit jurisprudentie. Regelingen ten aanzien van de waterhuishouding die in het bestemmingsplan worden opgenomen staan open voor vernietiging door de Raad van State indien het waterstaatkundige belang reeds is verankerd in de Keur (ABRS, 199900791/1), 2 oktober 2002).
2.11	Verzocht wordt in de dubbelbestemming "Waterstaat - waterkering" op te nemen dat werken of werkzaamheden slechts toelaatbaar zijn, mits vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende beheerder van de waterkering en mits ontheffing wordt verkregen van de verboden uit de Keur. Tevens wordt verzocht om in de toelichting een passage op te nemen over de beperkingen die gelden in de zone.	Zie beantwoording onder 2.10. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de regels. Wel is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld naar aanleiding van de reactie.
2.12	Gewezen wordt op de noodzaak om bij aanpassing van de waterhuishouding binnen het plangebied een watervergunning	Uiteraard zal bij de aanpassing van de waterhuishouding binnen het plangebied een watervergunning worden aangevraagd.



	aan te vragen op grond van Rijnlands Keur.	
3.	N.V. Nederlandse Gasunie	
3.1.	Verzocht wordt om paragraaf 9.2.4.3 uit te breiden door aan te geven dat de circulaire 'Zonering langs hoge druk aardgasleidingen' uit 1984 zeer waarschijnlijk begin 2011 wordt vervangen door de AMvB Buisleidingen. Tevens wordt verzocht om rekening te houden met het nieuwe beleid.	Mede naar aanleiding van de reactie is paragraaf 9.4.2.3 aangevuld waarbij is ingegaan op het nieuwe beleid.
4.	KPN	
4.1.	Verzocht wordt om bij het ontwikkelen rekening te houden met nader genoemde eisen.	Bij de verdere planontwikkeling wordt uiteraard met de genoemde eisen rekening houden. De betreffende eisen hebben geen planologische relevantie en leiden derhalve niet tot aanpassingen aan de inhoud van het bestemmingsplan.
5.	Gemeente Haarlemmermeer	
5.1.	De adressant heeft geen inhoudelijke op- of aanmerkingen.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
6.	PWN	
6.1	Verzocht wordt om de voorwaarden in acht te nemen die openbare nutsbedrijven nu eenmaal moeten stellen om hun taak in het algemeen belang te kunnen uitoefenen, zoals het beschikbaar stellen van voldoende ruimte in openbare grond voor het ondergronds verkeer door deze ruimte vrij te laten zijn van bomen, stekelige beplanting en opslag. De eventuele verharding ter plaatse van een leidingenstrook zou open dienen te zijn.	Beplanting en het soort verharding zijn geen onderdeel van een bestemmingsplan. Ten aanzien van opslag geldt dat hiervoor een verbodsbepaling is opgenomen in de meeste bestemmingen.
6.2	Verzocht wordt om de aanwezige transportleidingen (500 en 800 millimeter) op te nemen in het bestemmingsplan zodat bekend is wat de locatie van deze leidingen is.	De bedoelde leidingen zijn niet planologisch relevant en zijn daarom niet opgenomen in het bestemmingsplan.
6.3	Gewezen wordt op de noodzaak om te kijken naar alternatieve bluswatervoorzieningen indien geen bluswater via drinkwater kan worden geleverd.	Het verzoek heeft geen betrekking op de inhoud van het bestemmingsplan.
6.4	Aangenomen wordt dat de in het plan gelegen gronden geen gevaarlijke stoffen bevatten die na leidingaanleg in het drinkwater terecht zouden kunnen komen.	In 9.1.1 van de toelichting is nader ingegaan op de bodemvervuiling in het plangebied.
7	Provincie Noord-Holland	



7.1	De adressant heeft geen inhoudelijke op- of aanmerkingen.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
8.	VROM- Inspectie	
8.1	Geadviseerd wordt om in het artikel van de beoogde nieuwbouw van 4 woningen langs de Stommeerkade te verwijzen naar de algemene aanduidingsregels, opdat geen misverstand kan ontstaan over het feit dat de betreffende gronden gelegen zijn in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit.	Naar aanleiding van de opmerking is het betreffende artikel aangepast.
8.2	Geconstateerd wordt dat een beperkt deel van het uit te werken woongebied is gelegen binnen het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit terwijl in de toelichting is aangegeven dat de woningbouwontwikkeling plaatsvindt buiten het beperkingengebied. Verzocht wordt om de verbeelding en de toelichting met elkaar in overeenstemming te brengen.	Verbeelding en toelichting waren reeds in overeenstemming met elkaar, aangezien op de betreffende gronden bedrijfsgebouwen behorende bij de aangrenzende woningen zijn toegestaan. Naar aanleiding van de opmerking is de redactie van de regels aangepast, zodat helder is dat ter plaatse van het beperkingengebied geen woningen zijn toegestaan.
8.3	Op basis van het Schipholbeleid uit de Nota Ruimte kan met de beoogde woningbouwontwikkeling worden ingestemd voor zover het buiten het LIB beperkingengebied en binnen de 20 Ke contour is gelegen. Het betreft namelijk herstructurering en intensivering binnen stedelijk gebied en binnen de grenzen van de rode contour als bedoeld in het streekplan.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
8.4	Verzocht wordt om in het ontwerp bestemmingsplan nader in te gaan op de resultaten van het onderzoek naar groepsrisico als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen en de toename van het groepsrisico te verantwoorden.	De conclusies van alle relevante onderzoeken zijn beschreven in het ontwerp bestemmingsplan.
8.5	Verzocht wordt om de resultaten van de akoestische onderzoeken en de mogelijke gevolgen op te nemen in het ontwerp bestemmingsplan.	De conclusies van alle relevante onderzoeken zijn beschreven in het ontwerp bestemmingsplan.

8.3 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 van 28 mei 2010 tot en met 8 juli 2010. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder schriftelijk,



Ontwerp bestemmingsplan Stommeerkade Oost

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

9 september 2010

mondeling of elektronisch een zienswijze indienen over het ontwerp bestemmingsplan. In totaal zijn er 19 zienswijzen ingediend op het ontwerp bestemmingsplan. Deze zienswijzen zijn weergegeven en voorzien van een antwoord in de Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan (zie bijlage).



HOOFDSTUK IX Uitvoerbaarheid



9.1 Uitvoerbaarheid op milieuaspecten

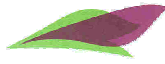
9.1.1 *Bodem*

Op 26 augustus 2008 is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd voor diverse percelen in het plangebied (zie bijlage). Uit het historisch onderzoek blijkt het volgende:

- Stommeerkade 33: Deze locatie komt niet voor op de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. In 1999 is een nulsituatie-onderzoek bodem Wet milieubeheer uitgevoerd. Uit dat onderzoek kan worden geconcludeerd dat de bovengrond licht verontreinigd is met minerale olie. In het grondwater zijn geen verhoogde gehalten van gemeten stoffen aangetroffen. Voor de locatie is de hypothese 'verdachte locatie met minerale olie en vluchtige aromaten' aangenomen.
- Stommeerkade 35: Op het perceel nr. 35c is in 2000 een ondergrondse huisbrandolietank verwijderd. Verder is er in het verleden een aantal bodemonderzoeken verricht:
 - verkennend bodemonderzoek in verband met sanering ondergrondse tank 2000. Geconcludeerd wordt dat er sprake is van een lichte verontreiniging met minerale olie; de hoeveelheid verontreinigde grond zal de hoeveelheid van 5 m³ niet te boven gaan.
 - nulsituatie-onderzoek bodem 1994 in verband met grondverkoop. Daaruit blijkt dat op het voorterrein, rond het huis geen verontreiniging aanwezig is die nieuwbouw op het perceel in de weg staat. Op het middenterrein is verontreiniging met olie aanwezig. Op basis van de concentratieniveaus in grond en grondwater is er sprake van een saneringsnoodzaak. De olieverontreiniging is aanwezig bij de voormalige opslag van olie, bij de schoorsteen. De verontreiniging is waargenomen vanaf 0,7 m-mv tot 2,0 m-mv. De horizontale omvang van de verontreiniging is nog niet geheel bekend. De begrenzing, langs de sloot is nog niet geheel gerealiseerd, als gevolg van ondoordringbaar puin in de bodem. De oppervlakte wordt geraamd op circa 120 m² (6 x 20 m). De verhardingslaag op het achterterrein is ernstig verontreinigd met metalen. Er is in de huidige situatie een directe saneringsnoodzaak.
 - nader bodemonderzoek 1998. Bij dit onderzoek is een aantal verdachte locaties nader bekeken, met analyses toegespitst op de verdachte verontreinigingen. Ter plaatse van de verontreiniging onder de verhardingslaag is slechts een lichte verontreiniging geconstateerd. De sterke verontreiniging met zware metalen van de verhardingslaag heeft zich nauwelijks verspreid in de onderliggende bodem. Er is sprake van een open verhardingslaag, waarvoor geen saneringsnoodzaak geldt. Bij de verontreiniging met minerale olie ter plaatse van voormalige olieopslag is de matige verontreiniging zowel in horizontale als verticale richting begrensd. Er is uitsluitend lichte verontreiniging met minerale olie in het grondwater geconstateerd. Er is geen sprake van actuele risico's en geen saneringsurgentie. Ter plaatse van de infiltratie afvalwater en slootkant zijn verhoogde gehalten gemeten aan zware metalen, PAK, bestrijdingsmiddelen en minerale olie. Er is geen matige of ernstige verontreiniging van de bodem.
 - saneringsevaluatie tanklocatie 2000. Er is in totaal 33.64 ton grond vrijgekomen en afgevoerd. De doelstelling om terug te saneren richting streefwaarde is hierbij gehaald.
- Stommeerkade 39-41: Deze locatie komt niet voor op de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. Verder is er in het verleden een tweetal bodemonderzoeken verricht:



- nulsituatie-onderzoek bodem Wet milieubeheer 1999. Er is een aantal verontreinigingen waargenomen, welke heterogeen zijn verspreid over zeven deellootaties. Nader onderzoek is noodzakelijk.
 - nader bodemonderzoek 2005. Uit het onderzoek blijkt dat minerale olie de streefwaarde op de deellootatie 'voormalige bovengrondse olietank' overschrijdt. De uitvoering van een nader onderzoek is echter niet nodig. Daarnaast is de eindsituatie vastgelegd aangezien de situatie niet substantieel verslechterd t.o.v. de eerder vastgestelde nulsituatie.
- Stommeerkade 46-47: Op het perceel nr. 47 is in 1992 een ondergrondse tank met zand gevuld. De tank is vermoedelijk nog aanwezig. Verder is in 2001 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat nader onderzoek naar zink noodzakelijk is. In het grondwater is een verhoogd gehalte aan arseen aangetroffen.
- Stommeerkade 53: Deze locatie komt niet voor op de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. Verder is er een nulsituatie-onderzoek bodem Wet milieubeheer uitgevoerd bij de voormalige stookolietank. De hypothese 'verdacht verontreinigd met minerale olie' dient te worden aangenomen.
- Stommeerkade 59: Deze locatie komt niet voor op de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. Verder is op een klein gedeelte van de locatie in 2008 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in verband met de aanleg Noordvork. Daarbij zijn in een mengmonster van de puinhoudende bovengrond matig tot sterk verhoogde gehalten aan barium en zink aangetroffen. In twee van de separate bovengrondmonsters is een sterk verhoogd gehalte aan zink aangetroffen. Een nader onderzoek is noodzakelijk om vast te stellen of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Het betreft echter een gebied dat is gelegen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.
- Stommeerkade 61 en 61a: Op het perceel nr. 61 is in 1995 een ondergrondse huisbrandolietank verwijderd. Verder is een verkennend bodemonderzoek voor nr. 61a uitgevoerd in verband met bouwaanvraag 1993. Daaruit blijkt dat in de bodem op de onderzochte locatie enkele (zeer) lichte verontreinigingen voorkomen. Het slib in de sloot is licht verontreinigd met zink, minerale olie, EOX, fluorantheen en chryseen. Het grondwater ter plaatse van beide peilbuizen is zeer licht verontreinigd met arseen en verder is het grondwater ter plaatse van een boring (grasland) licht verontreinigd met toluen. Samenvattend kan gesteld worden dat het slib en het grondwater op de onderzoekslocatie niet voldoen aan het multifunctionaliteitsprincipe. Gezien echter het feit, dat de gemeten concentraties hooguit licht verhoogd zijn ten opzichte van de referentiewaar- de A, wordt geen milieuhygiënisch bezwaar tegen de geplande nieuwbouw gezien. Bij het interpreteren van de onderzoeksresultaten van de grondmonsters, dient rekening gehouden te worden met het feit dat de analyses zijn uitgevoerd aan mengmonsters. Het is derhalve niet uit te sluiten dat lokaal hogere concentraties aan verontreinigingen voorkomen dan de analyseresultaten doen vermoeden. Tevens is het mogelijk dat plaatselijk verontreinigingen voorkomen die niet gedetecteerd zijn.
- Stommeerkade 62: Deze locatie komt niet voor op de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. Verder is een verkennend bodemonderzoek 2001 uitgevoerd in verband met de bouwaanvraag. Daaruit blijkt dat op het onderzochte perceel geen concentraties gemeten worden die een belemmering vormen voor de bouw van een woning. Vanuit milieutechnisch oogpunt gezien bestaan er geen bezwaren tegen het verlenen van een bouwvergunning.
- Stommeerkade 63: Deze locatie komt niet voor op de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. Uit verkennend bodemonderzoek 2001 in verband met een



bouwaanvraag. Daaruit blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de interventiewaarde.

- Stommeerkade 65: Op dit perceel zijn in 1998 en in 2002 twee ondergrondse huisbrandolietanks verwijderd. Verder is er een nulsituatie-onderzoek bodem Wet milieubeheer uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de interventiewaarde.
- Stommeerkade 66: Deze locatie komt niet voor de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. In 2008 is gedeeltelijk verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De voorlopige conclusie luidt dat ter hoogte van puinpad sterk verhoogde gehalten aan barium, koper, lood en zink zijn aangetroffen. Er is mogelijk sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
- Stommeerkade 68: Deze locatie komt niet voor op de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. Uit verkennend bodemonderzoek 1997 in verband met een bouwaanvraag blijkt dat teelt van groentegewassen wordt afgeraden en direct contact met de grond rond de bouwplaats voorkomen dient te worden door bestrating of gazon. Een bouwvergunning kan wel worden afgegeven.
- Stommeerkade 74: Deze locatie komt niet voor op de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. In verkennend bodemonderzoek 1997 in verband met een bouwaanvraag wordt aanbevolen om aanvullend onderzoek uit te voeren naar het voorkomen van asbest materiaal op basis van visuele inspectie. Uit het aanvullend onderzoek blijkt het oppervlak met asbesthoudend materiaal ongeveer 50-60 m² te betreffen, met relatief kleine hoeveelheden asbest. De gemiddelde afmeting van de aanwezige scherven bedraagt 10-50 cm². De aangetroffen asbest is van het hechtgebonden type, met een klein actueel blootstellingrisico. In diepere lagen zijn geen asbesthoudende materialen aangetroffen. Voor verwijdering wordt aanbevolen middels een handpickup actie het asbesthoudend materiaal te verwijderen. Na verwijdering is er geen bezwaar voor de geplande bouwdoeleinden.
- Stommeerkade 87: Deze locatie komt niet voor op de lijst met bekende voormalige ondergrondse tanks. Verder is er een tweetal bodemonderzoeken uitgevoerd:
 - nulsituatie-onderzoek bodem Wet milieubeheer 1999. Het terrein is verdacht verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten
 - nader bodemonderzoek 2007 in verband met vermoeden verontreiniging. Verder onderzoek is niet noodzakelijk.

Voor de locatie Stommeerkade 35c is in juli 2008 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn in de bodem slechts lichte verontreinigingen met zware metalen, PAK, en EOX aangetoond. Hiervoor hoeft geen nader onderzoek te worden verricht. Verder is er een zeer beperkte hoeveelheid asbesthoudend plaatmateriaal op het maaiveld aangetroffen. In de funderingslaag/puinlaag is geen asbest aangetoond. Geadviseerd wordt om het asbesthoudende materiaal op het maaiveld te laten verwijderen middels hand-picking.

Op basis van de bevindingen wordt geconstateerd dat de locatie vanuit milieukundig oogpunt geschikt is voor het beoogde gebruik.

Ter plaatse van het gebied ten oosten van de Noordvork is op het perceel Stommeerkade 79 in mei 2007 een verkennend asbest- en bodemonderzoek verricht. Daaruit blijkt dat de bovengrond licht verontreinigd is met kwik, PAK, lood, minerale olie, arsee en EOX. Het grondwater is matig verontreinigd met arseen. Dit is herbemonsterd en mag gezien worden als achtergrondconcentratie. Er zijn op punten matige sterke concentraties DDT/DDE/DDD aangetroffen. Ook deze zijn herbemonsterd waaruit blijkt dat er geen sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging.



Op basis van de bodemkwaliteitskaart wordt een licht verontreinigde bovengrond verwacht. Voor het onderzochte gebied kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

In mei 2007 is er een asbestinventarisatie verricht ter plaatse van Stommeerkade 87. Op de onderzochte plekken is asbest aangetroffen. Deze valt in de verwijderingsklassen 1, 1* en 2.

Conclusie

Op basis van historisch onderzoek en enkele recente verkennende bodemonderzoeken naar aanleiding van de aankoop van percelen door de gemeente kan geconcludeerd worden dat er rekening gehouden moet worden met bodemverontreiniging op de percelen binnen het bestemmingsplan Stommeerkade Oost. In vrijwel alle gevallen die onderzocht zijn blijkt dat er, plaatselijk, sprake is van ernstige bodemverontreinigingen met zware metalen, PAK en asbest waarbij de noodzaak tot sanering bestaat. Recente gegevens van een groot deel van de percelen ontbreken en zullen waarschijnlijk pas beschikbaar komen als aankoop van het perceel een feit wordt.

Op basis van het voorgaande en het gebruik in het verleden kan voor de percelen waar geen recente gegevens van beschikbaar zijn (en die niet zijn onderzocht) worden gesteld dat te verwachten is dat er, plaatselijk, bodemvervuiling aanwezig zal zijn. Ook voor deze percelen bestaat naar verwachting een saneringsnoodzaak. Hiermee is rekening gehouden in de exploitatie.

9.1.2 Lucht

In augustus 2010 is door Goudappel een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd ten behoeve van de ontwikkeling die in het onderhavige bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt (zie bijlage). Het onderzoek is gebaseerd op het gemeentelijke verkeersmodel. In dit model is niet alleen rekening gehouden met de onderhavige ontwikkeling maar ook met andere toekomstige ontwikkelingen in Aalsmeer.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen is geconcludeerd dat de planontwikkeling doorgang kan vinden op basis artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer. Het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtkwaliteit. Daarnaast vinden geen overschrijdingen in het studiegebied plaats: de planontwikkeling kan derhalve ook doorgang vinden op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer.

9.1.3 Geluid

9.1.3.1 Wegverkeerslawaaï

Binnen de zones van diverse 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 augustus 2010 heeft Goudappel Coffeng akoestisch onderzoek verricht (zie bijlage).

Daarbij is nagegaan wat de geluidsbelasting zal zijn vanwege het wegverkeer op de Burgemeester Kasteleinweg, de Noordvork, de Oosteinderweg, de Stommeerkade, de Van Cleeffkade, de Aalsmeerderweg (tussen Ophelialaan en verbindingsweg Aalsmeerderweg - Middenweg), de Verbindingsweg tussen de Aalsmeerderweg en de Middenweg en de Ophelialaan. Er is in het onderzoek rekening gehouden met een tweetal situaties:



1. tijdelijke situatie waarin de Burgemeester Kasteleinweg nog als provinciale weg in gebruik is, de Noordvork nog niet in gebruik is en de Stommeerkade een 50 km/u snelheidsregime heeft;
2. eindsituatie waarin de Burgemeester Kasteleinweg geen functie als provinciale weg meer heeft, de Noordvork in gebruik is en de Stommeerkade een snelheidsregime van 30 km/u heeft.

Ad 1: Tijdelijke situatie:

- In de tijdelijke situatie bedraagt de geluidsbelasting op de rand van bouwvlakken van de bestemming "Woongebied - uit te werken":
 - maximaal 70 dB vanwege het verkeer op de Burgemeester Kasteleinweg;
 - maximaal 56 dB vanwege het verkeer op de Oosteinderweg;
 - maximaal 64 dB vanwege het verkeer op de Stommeerkade.
 - minder dan 48 dB vanwege het verkeer op de overige wegen.
- In de tijdelijke situatie bedraagt de geluidsbelasting op de rand van bouwvlakken van de bestemming "Wonen - uit te werken":
 - maximaal 66 dB vanwege het verkeer op de Stommeerkade;
 - minder dan 48 dB vanwege het verkeer op de overige wegen.

De berekende geluidsbelastingen zijn hoger dan de voorkeurgrenswaarde (48 dB) en in geval van de Burgemeester Kasteleinweg en Stommeerkade hoger dan de maximale ontheffingswaarde (63 dB). Omdat momenteel niet bekend is waar de gevels van de woningen zullen komen en er in het akoestisch onderzoek geen rekening kan worden gehouden met afschermde bebouwing zullen de werkelijke geluidsbelastingen op de gevels van de toekomstige woningen naar verwachting lager zijn.

Ad 2: Eindsituatie:

- In de eindsituatie bedraagt de geluidsbelasting op de rand van bouwvlakken van de bestemming "Woongebied - uit te werken":
 - maximaal 61 dB vanwege het verkeer op de Burgemeester Kasteleinweg en de rotonde (kruising met de Noordvork);
 - maximaal 58 dB vanwege het wegverkeer op de Noordvork;
 - maximaal 54 dB vanwege het wegverkeer op de Stommeerkade;
 - maximaal 53 dB vanwege het verkeer op de Oosteinderweg;
 - minder dan 48 dB vanwege het verkeer op de overige wegen.
- In de eindsituatie bedraagt de geluidsbelasting op de rand van bouwvlakken van de bestemming "Wonen - uit te werken":
 - maximaal 55 dB vanwege het verkeer op de Stommeerkade;
 - minder dan 48 dB vanwege het verkeer op de overige wegen.

De berekende geluidsbelastingen zijn in geval van de Burgemeester Kasteleinweg en de rotonde, de Noordvork en de Oosteinderweg hoger dan de voorkeurgrenswaarde (48 dB) maar lager dan de maximale ontheffingswaarde (63 dB). Omdat momenteel niet bekend is waar de gevels van de woningen zullen komen en er in het akoestisch onderzoek geen rekening kan worden gehouden met afschermende bebouwing zullen de werkelijke geluidsbelastingen op de gevels van de toekomstige woningen naar verwachting lager zijn.

In het bestemmingsplan is vastgelegd welke geluidsbelastingen de woningen maximaal mogen ondervinden. In het kader van het uitwerkingsplan zal nieuw akoestisch onderzoek moeten uitwijzen hoeveel de werkelijke geluidsbelasting op gevels van de woningen zal zijn.



Indien de dan berekende geluidsbelasting ter plaatse van de gevel van een woning hoger is dan de voorkeurgrenswaarde zal in het kader van de uitwerking een hogere grenswaarde worden vastgesteld (mits maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet of onvoldoende reductie opleveren).

9.1.3.2 Industrielawaai

Binnen de zone van industrieterrein Schiphol-Oost zullen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt. Uit informatie van de provincie (de beheerder van het zonemodel) blijkt dat alle nieuwe geluidsgevoelige functies (met uitzondering van een aantal woningen in de zuidwesthoek van het plan) binnen de 50 dB(A)-contour van Schiphol-Oost liggen. De geluidbelasting ligt globaal tussen de 50 en 52 dB(A).

In april 2010 is door IJmeer adviesbureau akoestisch onderzoek verricht (zie bijlage) om te bezien hoeveel de geluidsbelasting bedraagt op de bouwgrenzen van nieuwe geluidsgevoelige functies die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Daaruit blijkt dat de geluidsbelasting maximaal 52 dB(A) bedraagt ter plaatse van de bestemming "Woongebied - uit te werken" en 51 dB(A) ter plaatse van de bestemming "Wonen - uit te werken".

In het bestemmingsplan is vastgelegd welke geluidsbelastingen de woningen maximaal mogen ondervinden. In het kader van het uitwerkingsplan zal nieuw akoestisch onderzoek moeten uitwijzen hoeveel de werkelijke geluidsbelasting op de gevels van de woningen zal zijn. Indien de dan berekende geluidsbelasting ter plaatse van de gevel van een woning hoger is dan de voorkeurgrenswaarde zal in het kader van de uitwerking een hogere grenswaarde worden vastgesteld (mits maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet of onvoldoende reductie opleveren).

9.1.3.3 Vliegtuiglawaai

Het plangebied is deels gelegen binnen de zone van het Luchthavenindelingbesluit waar in principe geen nieuwe geluidsgevoelige objecten zijn toegestaan in verband met vliegtuiglawaai. De bestaande woningen zijn conform het Luchthavenindelingbesluit wel toegestaan. Nieuwe geluidsgevoelige objecten zijn alleen toegestaan na afgifte van een verklaring van geen bezwaar door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

In het gebied ten oosten van de Noordvork worden vier nieuwe woningen voorzien langs de Stommeerkade, als doorzetting van de bestaande lintbebouwing. Deze woningen zijn gelet op het Luchthavenindelingbesluit alleen toegestaan na een verklaring van geen bezwaar. In de toelichting van het Luchthavenindelingbesluit is aangegeven dat een verklaring van geen bezwaar mogelijk is indien het in geval van woningen gaat om woningen waarbij sprake is van het complementeren van aaneengesloten bebouwing. Daarbij geldt de beleidslijn dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen het complementeren van lintbebouwing en het complementeren in stedelijk of dorpsgebied. Wat betreft lintbebouwing wordt een maximum gehanteerd van drie nieuwe (extra) woningen. Eén van de vier nieuwe woningen is ter vervanging van een bestaande woning op de hoek Bielzenpad-Stommeerkade.



9.1.3.4 Cumulatie

Omdat de nieuwe geluidsgevoelige functies in het plangebied een geluidsbelasting boven de voorkeurgrenswaarde zullen ondervinden vanwege wegverkeerslawaai, luchtverkeerslawaai en industrielawaai dient op grond van artikel 110f akoestisch onderzoek naar cumulatie te worden verricht. In augustus 2010 is door het geluidBuro een cumulatieonderzoek verricht (zie bijlage). Uit de berekeningen blijkt dat de totale gecumuleerde geluidsbelasting bij de verschillende rekenpunten (op de randen van de uit te werken bestemmingen) geclassificeerd kunnen worden als 'tamelijk slecht' en 'slecht'. De maximaal berekende gecumuleerde waarde bedraagt 69 dB, in de zeer directe nabijheid van de Burgemeester Kasteleinweg. De overige gecumuleerde waarden zijn lager. Zo bedraagt de maximaal berekende gecumuleerde waarde ter plaatse van de bestemming "Wonen - uit te werken" 64 dB.

Ten aanzien van de hoogte van de berekende gecumuleerde waarden in de nabijheid van de Burgemeester Kasteleinweg geldt dat deze sterk bepaald wordt door de ligging nabij deze bron. Omdat de woningen naar verwachting verder van de weg af zullen worden gebouwd dan nu is berekend (aangezien de randen van de uit te werken bestemmingen zijn aangehouden) zal de gecumuleerde geluidsbelasting in de praktijk lager zijn dan nu is berekend.

Voor de rekenpunten die verder van de Burgemeester Kasteleinweg liggen geldt een gecumuleerde waarde van maximaal 62 dB. Voor deze punten geldt dat het luchtvaartlawaai van Schiphol relevant is en ongeveer even bepalend als de wegverkeerslawaaibronnen tezamen.

Voor de beoordeling van gecumuleerde geluidswaarden is de regionale Deel(beleids)nota Hogere Waarden (2007) van kracht. Gelet op deze nota wordt ten hoogste een gecumuleerde geluidsbelasting geaccepteerd van de maximaal te verlenen hogere waarde plus 3 dB. In de praktijk houdt dit in dat één woning van slechts twee geluidbronnen een maximale geluidsbelasting mag ondervinden. Hierbij moet tevens in ogenschouw worden genomen of slechts één gevel is belast of meerdere gevels van dezelfde woning. Omdat voor vliegtuiglawaai geen maximale geluidsbelasting geldt als bedoeld in de Wet geluidhinder wordt vliegtuiglawaai niet meegerekend bij de bepaling of een woning van maximaal twee geluidsbronnen een maximale geluidsbelasting ondervindt.

Alvorens een hogere waarde in verband met wegverkeerslawaai of industrielawaai vast te stellen (zie 9.1.3.1 en 9.1.3.2) dient na te worden gegaan of mogelijke compenserende maatregelen kunnen worden getroffen met betrekking tot de gecumuleerde geluidsbelasting. Het gaat daarbij om compenserende maatregelen op twee fronten, namelijk:

1. akoestische compensatie;
2. niet-akoestische compensatie.

Compenserende factoren kunnen de hinder doen afnemen, immers niet alleen decibellen op de gevel bepalen of iemand geluidhinder ondervindt. Het nadeel van een hoge geluidsbelasting kan worden gecompenseerd door factoren die in de akoestische sfeer liggen. Daarbij kan gedacht worden aan de volgende zaken:

- een geluidluwe gevel;
- een 'privé-gebied' (een tuin of balkon) aan de rustige kant van het huis;
- aangepaste indeling van de woning;
- gemeenschappelijke binnentuin.

Naast de akoestische compensatie zijn er ook niet-akoestische compenserende factoren die als positief element kunnen worden gezien in een omgeving. Het gaat dan bijvoorbeeld om:



- veel groen;
- aanwezigheid van een park;
- een goed openbaar vervoer;
- een kinderspeelplaats.

In het kader van het uitwerkingsplan zal nieuw akoestisch onderzoek moeten uitwijzen hoeveel de werkelijke gecumuleerde geluidsbelasting op gevels van de woningen zal zijn. Bij de uitwerking zal ook nader worden ingegaan op eventueel benodigde compenserende maatregelen. In de uitwerkingsregels is wel vastgelegd dat de gecumuleerde geluidsbelasting niet meer dan 66 dB mag bedragen, conform de regionale Deel(beleids)nota Hogere Waarden (2007).

9.2 Uitvoerbaarheid op andere aspecten

9.2.1 *Ecologie*

In oktober 2007 is door adviesbureau Mertens een natuurtoets uitgevoerd ter plaatse van het plangebied van dit bestemmingsplan (zie bijlage). Ten behoeve van de natuurtoets zijn er zes veldbezoeken uitgevoerd. Uit de natuurtoets blijkt het volgende:

- Flora- en vegetatie: in het plangebied zijn geen beschermde of bedreigde plantensoorten aangetroffen. Effecten op beschermde of bedreigde plantensoorten worden dan ook niet voorzien.
- Grondgebonden zoogdieren: er zijn in het plangebied algemeen voorkomende, licht beschermde grondgebonden zoogdieren aangetroffen zoals mol, bosmuis, huisspitsmuis, bosspitsmuis, veldmuis en haas en daarnaast is er een kans op het voorkomen van konijn, woelrat en egel. Bij de realisatie van de plannen zullen haas en konijn niet meer voor kunnen komen in het plangebied. De gunstige staat van voorkomen zal echter niet worden geschaad omdat het algemene soorten zijn die niet bedreigd zijn.
- Vleermuizen: er zijn vier soorten vleermuizen foeragerend aangetroffen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, watervleermuis en laatvliager). Vliegrouetes en kolonieplaatsen zijn niet gevonden. Wel werd langs de Stommeerkade (ten oosten van het Spoorlijnpad) een zwerm gewone dwergvleermuizen aangetroffen dat wijst op de aanwezigheid van een kolonie. Een kolonie is echter niet aangetroffen. Met de realisatie van de plannen zal er geen invloed ontstaan op het foerageergebied:
 - Gewone dwergvleermuis wordt overal aangetroffen waar enig groen is. In de plannen komen groen en water relatief veel terug. Deze kunnen dan dienen als foerageerplaatsen). De woningen zullen blijven bestaan; de zwermplaats en een eventuele kolonieplaats blijven derhalve bestaan. Gelet op de aanwezigheid van relatief veel gewone dwergvleermuizen wordt er geadviseerd om eind augustus / begin september paarplaatsen van vleermuizen te inventariseren¹.
 - Voor ruige dwergvleermuis zal de situatie ook niet verslechteren. Deze soort komt tegen de herfst naar Nederland om te paren. Woningen vormen geschikte potentiële paarplaatsen.
 - Watervleermuis foerageert in lage dichtheid net buiten het plangebied. Effecten worden derhalve niet voorzien.

¹ In het kader van het projectplan is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van paarplaatsen van vleermuizen. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen paarplaatsen van vleermuizen zijn vastgesteld.



- Voor de laatvlieger vormt de extra bebouwing in de Polderzoom een extra potentiële kolonieplaats. De dieren kunnen dan foerageren in het gebied Stommeerkade. Omdat de dieren werden aangetroffen in lage dichtheden worden er ook op de laatvliegers geen effecten voorzien.
- Broedvogels: in het plangebied komen alleen maar algemene vogels voor die niet bedreigd zijn en geen nesten jaarrond hebben. Er wordt, op basis van de zorgplicht, aanbevolen om werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten of te zorgen dat vogels niet tot nestelen komen. Door deze adviezen op te volgen wordt voorkomen dat strijdige handelingen met de Flora- en faunawet worden uitgevoerd.
- Amfibieën: er zijn vijf soorten amfibieën aangetroffen waaronder de zwaar beschermde rugstreeppad. Het is onduidelijk of de rugstreeppad al langere tijd in het plangebied aanwezig was. Tot voor kort kende het gebied namelijk een hoge dichtheid aan kassen. Met het verwijderen van de kassen zijn plassen ontstaan op de weiden waarin de rugstreeppadden zijn aangetroffen. In ieder geval is het mogelijk dat de soort naar het gebied is toegetrokken vanuit de omgeving. Anderzijds zou de soort zich ook kunnen hebben opgehouden in slootjes tussen de kassen. Met de realisatie van de plannen zal in ieder geval zijn huidige leefgebied worden verstoord en vernietigd. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is derhalve vereist. Deze ontheffing wordt afgegeven op basis van het feit dat vervangend leefgebied wordt aangeboden en dat dieren worden weggevangen en worden uitgezet in dit vervangende leefgebied.
- Vissen: in het plangebied zijn geen beschermde vissen aangetroffen. Op basis van regionale verspreiding is er een kleine kans op het voorkomen van de matig beschermde kleine modderkruiper. Er is een zeer kleine kans dat de soort in zeer lage dichtheid voorkomt. In het kader van de aanvraag voor de rugstreeppad wordt aanbevolen om de kleine modderkruiper mee te nemen in de aanvraag.
- Reptielen: de kans op het voorkomen van reptielen wordt gering geacht. Een ontheffing van de flora- en faunawet voor bijvoorbeeld de ringslang is derhalve niet vereist.
- Ongewervelden: de kans op het voorkomen van beschermde ongewervelden wordt nihil geacht. Een ontheffing van de flora- en faunawet is derhalve niet vereist.
- Vogel- en Habitatrichtlijn: het plangebied ligt op circa 10 kilometer van het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied. Het Vogelrichtlijngebied ligt op nog grotere afstand. Met de aanleg en het gebruik worden minimale externe effecten voorzien van licht, geluid e.d.. In ieder geval reiken deze niet tot het richtlijngebied Botshol. Het is derhalve niet aannemelijk dat er een negatief effect optreedt.
- Natuurbeschermingswet: De Molenpoel, op circa 4 kilometer afstand, is het dichtbij gelegen gebied dat beschermd werd onder de oude Natuurbeschermingswet. Deze afstand is voldoende om geen effect te ondervinden van het voornemen van de plannen voor het plangebied Polderzoom. Eventuele licht en geluidstoename hebben over deze afstand geen invloed. Botshol is daarnaast op ruim 10 kilometer afstand gelegen. Effecten kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.
- Streekplan: de Ringvaart met haar oevers vormt een ecologische verbindingszone binnen de PEHS. Deze zone loopt van de Poel tot het Amsterdamse Bos en derhalve ook op relatief korte afstand van het plangebied. Het plangebied is gelegen in dijken en zal water neutraal worden gebouwd. Dit betekent dat de grondwaterstand niet zal worden beïnvloed. Licht zal tevens geen feitelijke bijdrage leveren. In de kassen werd vaak verlichting gebruikt; ten opzichte van de woningen wordt geen toename voorzien. Geluid zal niet van invloed zijn. Er wordt niet verwacht dat de plannen, zowel in de aanlegfase als gebruiksfase, in extra geluidsbelasting zullen resulteren. De plannen moeten daarnaast ook in relatie worden gezien tot de functie van de



oevers van de Ringvaart; de oevers hebben een functie als verbindingzone. De plannen zullen geen invloed hebben op de functie als verbindingzone.

Met de realisatie van de plannen worden geen externe effecten voorzien op beschermde gebieden in het kader van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn, Natuurbeschermingswet, EHS. Een ontheffing van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet vereist. Ook zijn de plannen, gelet op natuur, niet strijdig met het Streekplan. Wel zullen de plannen een effect hebben op de zwaar beschermde rugstreepad. Op basis van regionale verspreiding is daarnaast het voorkomen in lage dichtheid van de matig beschermde kleine modderkruiper mogelijk. Voor de realisatie van de plannen zal derhalve een ontheffing van de Flora- en faunawet voor artikel 75c moeten worden aangevraagd.

In augustus 2008 is door adviesbureau Mertens een projectplan opgesteld. In het projectplan worden, in het kader van de Flora- en faunawet, de effecten van de plannen op beschermde soorten die voorkomen in dit gebied weergegeven. Tevens worden eventueel noodzakelijke verzachtende en compenserende maatregelen geschetst en wordt aangegeven of een ontheffing van de Flora- en faunawet vereist is.

Geconcludeerd wordt dat voor het plangebied een ontheffing voor artikel 75c vereist is voor de zwaar beschermde rugstreepad en de matig beschermde kleine modderkruiper. Om in aanmerking te komen voor de ontheffing voor de strikt beschermde soort dient het volgende te worden aangetoond:

1. een maatschappelijk en economisch belang,
2. alternatieve locaties,
3. en een garantie voor de instandhouding van de soort (verspreidingsbeeld).

ad 1 Het plangebied is een gebied dat voornamelijk twee functies had; de bloemteelt onder glas en op akkers en wonen (veelal bedrijfswoningen). De huidige bedrijfsvoering van tuinbouw vereist echter een steeds meer het aan elkaar geschakeld zijn van percelen om bedrijfseconomisch te kunnen opereren. Vanwege de kleinschaligheid van de bestaande kassenbouw en het gedeelde eigendom is deze gewenste bedrijfsvoering binnen het plangebied niet mogelijk. Het resultaat is dat het gebied meer en meer in onbruik geraakt en dat veel percelen braak liggen waardoor het gebied verloedert. Mede door de ligging nabij het centrum is dit zeer ongewenst. Een nieuwe functie is gewenst om de ontwikkeling van het gebied te sturen. Woningbouw is, mede vanwege de ligging en grote vraag vanuit Aalsmeer en omgeving, de meest geschikte optie.

De aanleg van de Noordvork (maatschappelijke belang) wordt gefinancierd met inkomsten uit woningbouw binnen het plangebied. Om deze reden is de woningbouwlocatie van economisch belang voor de aanleg van de Noordvork.

ad 2 Binnen de gemeentegrenzen van Aalsmeer zijn er geen locaties gelegen nabij het centrum die een functie kunnen vervullen als woongebied. Daarbij komt dat op andere locaties in Aalsmeer mogelijk ook rugstreepadden voorkomen. De rugstreepad is namelijk in bijna geheel Aalsmeer bekend.

ad 3 Momenteel treedt er verloedering op in het plangebied. Dit gaat samen met braak liggend terrein, leegstand van kassen en het minder beheren van het plangebied. De rugstreepad is gebonden aan een pionierbiotop. Bij verloedering van het plangebied zal het gebied minder worden onderhouden en dichtgroeien. Het alternatief om niets te doen in het plangebied en de huidige situatie te handhaven is derhalve voor de rugstreepad dan



ook geen alternatief, zij zijn gebonden aan kleine akkers met watertjes, landschapselementen en dergelijke.

Per soort is getoetst of de plannen de gunstige staat van instandhouding en het natuurlijk verspreidingbeeld negatief beïnvloeden. Bij geen van de soorten was dit het geval. Voor alle soorten waarvoor ontheffing wordt aangevraagd wordt de gunstige staat van instandhouding en het natuurlijk verspreidingbeeld niet negatief beïnvloedt.

Om de gunstige staat van instandhouding te garanderen is compensatiegrond binnen het plangebied veilig gesteld voor de rugstreepad die gecombineerd kan worden voor compensatie voor de kleine modderkruiper. Door het compenseren van leefgebied voor zowel de rugstreepad als de kleine modderkruiper wordt het natuurlijk verspreidingspatroon niet aangetast.

Op 9 oktober 2008 is door het ministerie van LNV ontheffing verleend. Recentelijk heeft overleg plaatsgevonden met LNV om het compensatiegebied elders in het plangebied van dit bestemmingsplan te realiseren omdat deze nieuwe locatie eerder kan worden gerealiseerd en er naar verwachting minder sprake is van verstoring. Het ministerie heeft hiervoor op 19 maart 2010 ontheffing verleend.

9.2.2 Verkeer

In paragraaf 6.3.1 is reeds ingegaan op de toekomstige verkeersstructuur. Het plangebied zal na de realisatie van de Noordvork worden aangesloten op deze Noordvork en daarmee ook op de (toekomstige) lokale hoofdstructuur. De Noordvork zal zijn aangesloten op:

- de Burgemeester Kasteleinweg, waarin na de ingebruikname van de omlegging van de N201 een knip zal worden aangebracht tussen de Ophelialaan en de 1^e Mensinglaan; 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.
- de Middenweg, welke zal zijn aangesloten op de omgelegde N201.

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 viertal belangrijke knelpunten geconstateerd:

1. Ondanks de aanleg van de omlegging 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. Ook in noord-zuidrichting is sprake van een forse groei van het verkeer. In de referentiesituatie is met name op de Aalsmeerderweg sprake van een zeer forse toename van verkeer. Zonder verdere maatregelen worden hier zo'n 15.000 mvt/etm geprognosticeerd tegenover zo'n 6.000 in de huidige situatie (2004).
3. Op de kruispunten van de N231 (Legmeerdijk) stijgen de verkeersintensiteiten, waardoor de reeds bestaande afwikkelingsproblemen hier in de toekomst erger worden. Door de problemen met de doorstroming rijdt er bovendien meer verkeer via (sluip)routes door Aalsmeer.



4. De 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 voervoer (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 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 herprofileringvariant 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 rotonde met de Noordvork één rijstrook per richting voldoende om auto- en busverkeer goed te verwerken.

In het exploitatieplan zal worden vastgelegd dat de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte herontwikkeling niet eerder zal plaatsvinden dan na ingebruikname van de omlegging van de N201 (gedeelte Aalsmeer-Uithoorn).



- Knelpunt 2: forse groei in noord-zuidrichting

De Noordvork en Middenweg worden ingericht als ontsluitingsweg en zijn daarmee geschikt om de verwachte intensiteiten af te wikkelen. Voorgesteld wordt om de Aalsmeerderweg tussen de Noordvork en de Machineweg in te richten als 30 km/uur weg. De intensiteit op deze weg wordt onder meer door de inrichting van de Middenweg als ontsluitingsweg fors lager dan in 2006 is berekend waardoor 30 km/uur een veilige snelheid zal zijn. Bovendien is er via de Noordvork-Middenweg een goede hoofdverbinding beschikbaar tussen de woonkernen Aalsmeer en Oosteinde. Eventueel is het mogelijk om een knip aan te brengen in de Aalsmeerderweg. Doorgaand verkeer wordt zo onmogelijk en dus ontstaat er een rustige erftoegangsweg. Door de aanpassingen zal met name het deel van de Middenweg tussen de Machineweg en de omgelegde N201 drukker worden dan eerder berekend.

- Knelpunt 3: kruispunten N231

De capaciteit van de Legmeerdijk wordt vergroot om bestaande knelpunten op te lossen en de groei van de Flora Holland Aalsmeer (Green Park) op te vangen. De Hoofdweg en de Legmeerdijk (N231) worden aantrekkelijker gemaakt ten opzichte van de Kudelstaartseweg.

Ongewenste (sluip)routes door woonwijken worden voorkomen door snelheidsbeperkende maatregelen op deze routes, waardoor zij minder aantrekkelijk worden voor sluipverkeer. Pas als dit onvoldoende effectief blijkt, worden ingrijpendere maatregelen voorgesteld, zoals tegengesteld eenrichtingsverkeer of afsluitingen. In het communicatieproces is gebleken dat snelheidsremmende maatregelen op meer draagvlak kunnen rekenen dan de andere genoemde maatregelen.

- Knelpunt 4: 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 knelpunt 3 (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 3 (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.

Verder is in het AVVP op verschillende plekken ingegaan op de route langs de Westeinderplassen. Getracht is om door een combinatie van maatregelen de verkeersintensiteit op de route niet te laten toenemen ten opzichte van de huidige intensiteit. Anderzijds is er voor lokaal verkeer tussen Kudelstaart en Aalsmeer-Centrum juist behoefte om van deze route gebruik te maken (aangezien het de kortste route is). In het AVVP is gezocht naar een goede balans tussen deze twee tegengestelde doelstellingen (leefbaarheid versus bereikbaarheid).



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.

9.2.3 Water

In maart 2010 is een watertoets opgesteld voor De Tuinen van Aalsmeer. Het doel van de watertoets is het in een zo vroeg mogelijk stadium rekening houden met de wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Met als gevolg het voorkomen van problemen door wateroverlast, het waarborgen van een goede waterkwaliteit en het vergroten van de beleving van water. Als basis voor de watertoets geldt het Waterinrichtingsplan, welke in maart 2008 is opgesteld. In dit plan zijn richtlijnen en uitgangspunten aangaande de inrichting en het waterbeheer voor het &2=1 gebied opgenomen. In de watertoets worden keuzes gemaakt voor de uiteindelijke inrichting en het waterbeheer van het betreffende deelgebied (in dit geval Polderzoom).

Het Hoogheemraadschap Rijnland heeft op 6 mei 2010 een positief wateradvies verleend op de watertoets.

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland en is gelegen in de Stommeerpolder. Deze polder is een droogmakerij met een gemiddeld maaiveldniveau van circa 4,20 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.

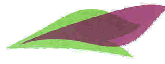
Gelet op het waterinrichtingsplan zijn er geen drastische wijzigingen in de waterhuishoudkundige inrichting van het gebied. Het peil blijft ongewijzigd, evenals de hoofd aan- en afvoerrichtingen in de polder.

Waterkering

Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich de Stommeerkade, zijnde een boezemkade. De beschermingszone van deze waterkering betreft 40 meter ter weerszijden van zowel de binnen- als buitenteen van de Stommeerkade. Voor werkzaamheden binnen of nabij de beschermingszone of de kernzone gelden aanvullende eisen vanuit de Keur van HHR.

Materiaalkeuze

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



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 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 deelgebied Polderzoom zullen enkele bestaande waterlopen 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 totale plangebied 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. Ter plaatse van het plangebied van dit bestemmingsplan neemt het verhard oppervlak met circa 28.000 m² af. De benodigde compensatie in verband met het dempen van bestaande watergangen bedraagt circa 1.1500 m² en er zal circa 5.800 m² nieuw water worden gerealiseerd. Voor het deelgebied Polderzoom wordt er dus ruimschoots voldoende gecompenseerd.

De watergang naast het Bielzenpad en de watergang naast de woonwijk Baanvak zullen als hoofdwatergang fungeren. De huidige watergang richting de Stommeerkade zal als overige watergang fungeren. De watergangen zijn in het bestemmingsplan als 'Water' bestemd.

Oorspronkelijk heeft er langs de gehele Stommeerkade een dijksloot gelopen. Waarschijnlijk waren de huidige watergangen loodrecht op de Stommeerkade aangesloten op deze dijksloot. Door de bouw van de woningen is deze dijksloot voor het grootste gedeelte verdwenen en ook gedeelten van de sloten loodrecht op de dijksloot. In het veld blijkt dat er in het gebied waar de woningen langs de Stommeerkade staan nog maar twee van de zes watergangen in tact zijn. Door het verdwijnen van de dijksloot en de aansluitende watergangen is er in de huidige situatie sprake van kwelproblematiek. Met name geldt deze problematiek voor de lager gelegen woningen. Binnen het project De Tuinen van Aalsmeer is deze problematiek onderkend en wordt er getracht een oplossing te vinden. Dat houdt in dat er een watergang tussen de huidige lintbebouwing en de nieuwe bebouwing te noorden van de Noordvork zal worden gerealiseerd. Deze watergang wordt aangelegd omdat de watergangen die nu het kwelwater afvoeren worden gedempt in verband met de nieuwe ontwikkelingen in het gebied. De bestaande watergangen (kwelsloten) worden in feite verlegd naar de nieuwe watergang om er zo voor te zorgen dat het kwelwater afgevoerd kan worden. Het beleid van het hoogheemraadschap (artikel 2 van Beleidsregel 9) geeft aan dat in het geval van het verleggen van watergangen minimaal de bestaande afmetingen dienen te worden gehanteerd. De bestaande afmetingen zijn nu 1 tot 1,5 meter. De taluds van de bestaande sloten zijn steiler dan 1:1 opgetrokken. Voor de aan te leggen watergang wordt in het ontwerp een breedte van 2 meter op de waterlijn aangehouden. Hiermee wordt voldaan aan de beleidsregel. Het Hoogheemraadschap heeft in haar wateradvies concreet aangegeven akkoord te zijn met een minimaal 2 meter brede watergang.



Gelet op de Keur geldt voor gronden gelegen binnen een strook van 5 meter langs de als 'Water' bestemde watergangen dat deze gronden zullen worden gebruikt voor beheer en onderhoud van de betreffende watergang. Bij de uiteindelijke verkaveling zal hier rekening mee worden gehouden.

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.

Grondwater

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

Drainage

Het is verboden om stedelijke functies te ontwateren door middel van drainage, met uitzondering van bouwactiviteiten met een maximum van twee jaar. Voor gebouwen is geen drainage nodig.

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. Ten behoeve van de RWZI Aalsmeer loopt een effluentleiding van de zuivering naar de boezem. Deze leiding loopt door het betreffende plangebied. Ter bescherming van deze leiding gelden er vanuit het hoogheemraadschap een aantal restricties en is het verzoek om aan weerszijden van het hart van de leiding een strook van 2,5 meter te bestemmen voor de genoemde leiding. Tevens zal er (afhankelijk van de zettingberekening) een overkluizing moeten worden aangebracht, al dan niet voorzien van een paalfundering. Het type rioolstelsel in de aangrenzende woonwijk Baanvak betreft een gemengd stelsel en de woningen langs de Stommeerkade lozen hun afvalwater middels een persriool op het bestaande rioolstelsel.

In de wijk Stommeer zijn gemengde rioolstelsels aanwezig. Voor de langere termijn is het doel om de gemengde rioolstelsels om te bouwen tot (verbeterd) gescheiden rioolstelsels. Het rioolwater in het gebied van De Tuinen van Aalsmeer wordt geloosd op de afvalwaterzuiveringsinstallatie aan de Molenvliet.

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

9.2.4 Externe veiligheid

9.2.4.1 Opslag gevaarlijke stoffen

In december 2008 is door Tebodin B.V. een kwantitatieve risicoanalyse verricht met betrekking tot de verffabriek op de Oosteinderweg (zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat



vanwege het feit dat de binnen de inrichting aanwezige gevaarlijke stoffen geen heteroatomen stikstof, zwavel, chloor, broom en/of fluor bevatten, is geconcludeerd dat in geval van brand geen toxische verbrandingsproducten zullen worden gevormd. Binnen de inrichting worden weliswaar giftige stoffen opgeslagen maar daarbij gaat het om kleine hoeveelheden die vanwege de aard (niet acuut toxisch en viskeus) geen directe letaliteit onder blootstgetelde personen opleveren op basis waarvan in de risicoanalyse uitsluitend is gekeken naar de opslag en verlading van grondstoffen in bulk (K2 vloeistoffen).

Ten aanzien van het Plaatsgebonden risico zijn op basis van de opslag en verlading in bulk risicocontouren berekend. Uit deze contouren blijkt dat de PR 10^{-6} contour zo'n 6 meter bedraagt, hetgeen minder is dan de standaard afstand van 20 meter zoals genoemd in de Regeling Externe Veiligheid inrichtingen. Op basis van deze constatering dient vast te worden gehouden aan een veiligheidsafstand van 20 meter, die gebaseerd is op warmtestraling en de benodigde afstand voor de brandweer ten aanzien van bluswerkzaamheden. Geconcludeerd is dat zich binnen deze afstand geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten bevinden op basis waarvan wordt voldaan aan de norm zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Dit geldt ook voor de situatie waarin Polderzoom is gerealiseerd. Dit vanwege het feit dat de afstand vanaf de inrichting tot de locatie Polderzoom (zo'n 80 meter) groter is dan de aan te houden veiligheidsafstand van 20 meter.

Ten aanzien van het groepsrisico is geconcludeerd dat het maximale invloedsgebied beperkt blijft tot zo'n 40 meter rond de inrichting (1% letaliteit als gevolg van een plasbrand op de verlaadplaats). Doordat zich in de huidige situatie binnen deze afstand slechts één gebouw bevindt, is geconcludeerd dat er sprake is van een verwaarloosbaar groepsrisico. De nieuwbouwlocatie Polderzoom bevindt zich op een afstand van 80 meter, en ligt daarmee buiten de maximale effectafstand. Op basis hiervan is geconcludeerd dat ook in de toekomstige situatie (na realisatie van Polderzoom) er sprake is van een verwaarloosbaar groepsrisico.

9.2.4.2 Transport gevaarlijke stoffen

Over de Noordvork en een deel van de Burgemeester Kasteleinweg kunnen gevaarlijke stoffen vervoerd worden vervoerd. De gemeente is voornemens om een verkeersbesluit te nemen zodat de Noordvork (met uitzondering van de rotonde Noordvork-Burgemeester Kasteleinweg) niet gebruikt mag worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het bestemmingsplan is zekerheidshalve rekening gehouden met het worst-case scenario, namelijk dat de Noordvork wordt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In juli 2010 is door Tebodin B.V. een transportrisicoberekening uitgevoerd. Door middel van het onderzoek wordt nagegaan wat de gevolgen zijn van de ontwikkeling van het gebied. In het onderzoek is, conform de uitwerkingsregels, onder meer rekening gehouden met een minimale afstand van woningen tot de rijweg van de Noordvork. Uit de berekeningen blijkt dat er geen sprake is van een risico ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Wel zal als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied het groepsrisico toenemen omdat er meer mensen langs de transportroute komen. De oriëntatiewaarde voor groepsrisico wordt echter niet overschreden.

Omdat het groepsrisico als gevolg van het bestemmingsplan toeneemt is bij de vaststelling van het bestemmingsplan een verantwoording afgelegd in de vorm van een verantwoordingsparagraaf (zie bijlage). Deze verantwoordingsparagraaf is opgesteld in overleg met de regionale brandweer.



9.2.4.3 Buisleidingen

In het plangebied is een regionale aardgastransportleiding (12 inch 40 bar) aanwezig. Voor deze leiding geldt een vrijwaringszone. Daarnaast dient in geval van een ontwikkeling te worden nagegaan of wordt voldaan aan de circulaire 'Zonering langs hoge druk aardgasleidingen' uit 1984. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de circulaire naar verwachting begin 2011 zal worden vervangen door de AMvB Buisleidingen (het ontwerp van deze AMvB heeft inmiddels ter inzage gelegen).

Door Gasunie is in maart 2010 een risicoberekening gastransportleiding uitgevoerd voor wat betreft het plaatsgebonden risico en het groepsrisico (zie bijlage). Uit de risicoberekening blijkt dat de gastransportleiding geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour heeft. Voor wat betreft het groepsrisico geldt dat er in zowel de huidige als toekomstige situatie (worst-case) geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Wel neemt het groepsrisico in de toekomstige situatie toe omdat er meer mensen rond de gastransportleiding zullen verblijven. In de huidige situatie bedraagt de overschrijdingswaarde 0,03 en in de toekomstige situatie 0,06. Dit is echter ruim onder de oriëntatiewaarde (1). De toename van het groepsrisico in de toekomstige situatie zal verantwoord dienen te worden bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Hiervoor zal een verantwoordingsparagraaf worden opgesteld.

9.2.4.2 Luchthavenindelingbesluit

De maximale bouwhoogte zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit bedraagt 27,5 tot 35 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.

9.2.4.3 Explosieven

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

9.3 Economische uitvoerbaarheid

9.3.1 *Grondexploitatie*

Voor de ontwikkeling van Polderzoom is een (vertrouwelijke) grondexploitatie opgesteld. Daaruit blijkt dat de ontwikkeling financieel uitvoerbaar is. De kosten voor ontwikkeling worden gefinancierd door ontwikkelingsbedrijf &2=1. De kosten voor de ontwikkeling van het gebied ten oosten van de Noordbork worden gedragen door de ontwikkelaar die de gronden in bezit heeft.

Om het publiekrechtelijke kostenverhaal te verzekeren is een exploitatieplan opgesteld. Uit het exploitatieplan blijkt dat alle kosten kunnen worden verhaald.



9.4 Juridische uitvoerbaarheid

9.4.1 *Grondwerving*

Een deel van de gronden is in eigendom van de gemeente. Daarnaast zijn in het plangebied gronden aanwezig die in eigendom zijn van derden maar waar het huidige gebruik zal moeten worden gestaakt om uitvoering te kunnen geven aan dit bestemmingsplan. Voor een deel van de gronden in het plangebied is de Wet voorkeursrecht gemeente van toepassing. Er bestaat goede hoop dat er met de betrokken partij minnelijk tot afspraken over de noodzakelijke beëindiging van het huidige gebruik kan worden gekomen. Overleg hierover is gaande. Indien minnelijk overleg niet zou leiden tot overeenstemming over uitplaatsing van de genoemde functies, bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van het onteigeningsinstrumentarium. De grondexploitatie voorziet hierin.

9.4.2 *Samenwerkingsverbanden*

Wegens de grote overlast van geluid, lucht en de visuele tweedeling van het dorp door de Burgemeester Kasteleinweg en de bestuurlijke overeenstemming over de verlegging van de N201 (1 december 2004), hebben de Gemeente Aalsmeer en Bohemen bv op 24 oktober 2005 een samenwerkingsovereenkomst (SOK) ondertekend. Met deze SOK is de wederzijdes ambitie geformaliseerd. Ontwikkelingsbedrijf &2=1 bv (OWB) werd opgericht voor het voeren van een gezamenlijke planontwikkeling en grondexploitatie ten behoeve van het exploitatiegebied de Tuinen van Aalsmeer.

De gemeente verwerft en draagt de gronden over tegen inbrengwaarde dan wel verwervingskosten. Het OWB wordt belast met de grondexploitatie en het OWB is belast met planontwikkeling. De Gemeente Aalsmeer sluit met het OWB overeenkomsten tot het bouwrijp maken van de plangebieden.

Bohemen neemt 100% van de bouwrijpe grond af van het OWB, als zij 65% hebben verkocht. Bohemen maakt voor eigen rekening en risico een bouwplan en draagt de marktrisico's.



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 zijn 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 het peil, het bebouwingspercentage, de bouwdiepte en voor de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens.

10.2.2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Hierin zijn achtereenvolgens en in alfabetische volgorde de planregels opgenomen met betrekking tot de voorkomende bestemmingen, uit te werken bestemmingen en dubbelbestemmingen.



De regels van een bestemming hebben een eigen opbouw met een vaste volgorde van de daarin voorkomende elementen.

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 "Groen - 1" en "Groen - 2", "Verkeer - 1" en "Verkeer - 2" en "Bedrijventerrein - Uit te werken - 1" en "Bedrijventerrein - Uit te werken - 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 als bedoeld in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening 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.

10.2.2.2 Specificering van gebruiksdoeleinden

Het SVBP 2008 kent de figuur van de functieaanduiding om de gebruiksmogelijkheden binnen een bestemming nader te specificeren. Het SVBP 2008 bevat een lijst van functieaanduidingen die voor dit doel gebruikt kunnen worden (de functieaanduiding "bedrijf tot en met categorie 1" komt bijvoorbeeld voor in de lijst van functieaanduidingen). De in dit plan voorkomende functieaanduidingen hebben betrekking op gebruiksdoeleinden in uit te werken bestemmingen. Dit houdt in dat de betreffende gebruiksregels niet apart zijn opgenomen in een sublid "specifieke gebruiksregels" van de bestemmingsregel, zoals in beginsel is voorgeschreven, maar een plaats hebben gekregen in de uitwerkingsregels van de uit te werken bestemming.

10.2.2.3 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 voorschriften 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, alsmede de bouwaanduiding twee-aaneen komen voor in de in het SVBP 2008 opgenomen lijsten van aanduidingen. Het is daarnaast noodzakelijk gebleken om in aanvulling op de onderscheiden bouwaanduidingen in het SVBP 2008 gebruik te maken van de verzamelaanduiding



“specifieke bouwaanduiding” om twee andere, niet in het SVBP benoemde, bouwaanduidingen op te nemen.

Op deze wijze is door middel van de “specifieke bouwaanduiding – bouwperceel bijgebouwen” aangegeven op welke gronden binnen de bestemming “Wonen” bijgebouwen mogen worden geplaatst. De “specifieke bouwaanduiding – hoogteaccent” is opgenomen om binnen de bestemming “Bedrijventerrein- Uit te Werken – 2” aan te geven op welke gronden de gebouwen een hoogteaccent mogen krijgen.

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

Voor de in het bestemmingsplan opgenomen uit te werken bestemmingen bestaan de bouwregels uit een bouwverbod. Vanwege de in het SVBP voorgeschreven afwijkende opbouw van de regels van een uit te werken bestemming, waarbij in het tweede lid de regels voor de uitwerking moeten worden opgenomen, is het bouwverbod telkens opgenomen in het derde lid en de mogelijkheden voor de ontheffing daarvan in het vierde lid van de betreffende bestemmingsregel.

10.2.2.4 Aanlegregels

In de planregels zijn aanlegregels opgenomen voor zover het een aantal van 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 aanlegvergunning en de voorwaarden waaronder een aanlegvergunning 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 ontheffingsregels, algemene aanduidingsregels, algemene procedureregels en overige regels.

10.2.3.1 Algemene flexibiliteit

De algemene bouwregels in samenhang met de algemene ontheffingsregels hebben betrekking op de flexibiliteit van de planregels voor het gehele plangebied voor zover niet in de bestemmingsregels flexibiliteitsbepalingen zijn opgenomen. In de algemene procedureregels wordt aangegeven welke procedure moet worden gevolgd in het geval van toepassing van de in het plan geboden ontheffingsbevoegdheden.



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 als bedoeld in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening. 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.

10.2.3.3. Algemene aanduidingsregels

Het SVBP 2008 schrijft voor dat in de algemene aanduidingsregels ook eventuele regels met betrekking tot gebiedsaanduidingen worden opgenomen. In dit bestemmingsplan zijn twee gebiedsaanduidingen opgenomen. Het gegeven dat het plangebied gelegen is in de geluidzone van het industrieterrein Schiphol-Oost noodzaakt tot het opnemen van een aanduiding die waarborgt dat het toevoegen en/of uitbreiden van geluidgevoelige objecten in het betreffende gebied alleen plaats vindt indien de geluidbelasting vanwege industrielawaai binnen de daarvoor gestelde normen blijft. In aanvulling op de in het SVBP 2008 opgenomen lijst van specifieke gebiedsaanduidingen binnen de hoofdgroep geluidzone, is gekozen te werken met een eigen specifieke gebiedsaanduiding, namelijk de specifieke gebiedsaanduiding "Geluidzone – industrie Schiphol". (of: industrieterrein Schiphol-oost) De noodzaak van een tweede gebiedsaanduiding komt voort uit het gegeven dat het plangebied gelegen is in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit. Het bestemmingsplan dient in overeenstemming te zijn met de regelgeving voortvloeiend uit het LIB. Gedeeltelijk kan dat worden bewerkstelligd door de regelgeving van het LIB door te vertalen in de bouw- en gebruiksregels van de verschillende bestemmingen. Dit geldt voor de in het LIB neergelegde hoogtebeperkingen en beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies. De beperkingen ten aanzien van geluidgevoelige functies kunnen niet op deze wijze in de bestemmingsregels verwerkt worden, aangezien de bestaande, legaal aanwezige geluidgevoelige functies wel zijn toegestaan derhalve positief bestemd en op passende wijze ingekaderd moeten worden. Ook is uitbreiding of toevoeging van geluidgevoelige functies in bepaalde omstandigheden mogelijk onder voorbehoud van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Om aan te geven dat een deel van de gronden gelegen is in zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit en dat ter plaatse tevens rekening gehouden moet worden met de hierin neergelegde regelgeving is de gebiedsaanduiding "luchtvaartverkeerzone" gebruikt.

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.

10.2.6 Staat van Bedrijfsactiviteiten

Aan de planregels is een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten als bijlage toegevoegd. Deze is gebaseerd op de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering" (1 juni 2009). De Staat van Bedrijfsactiviteiten biedt inzicht in de milieuplanologische aspecten per bedrijfstype en specifieke bedrijfssituatie. Voor de te onderscheiden bedrijfstypen, gerangschikt volgens de Standaard Bedrijfs Indeling (SBI-lijst) van het CBS zijn per bedrijfstype voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en milieugevoelige objecten (woningen) om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Dit is vertaald in een categorisering van bedrijfsactiviteiten in categorieën 1 t/m 6 op, waarbij 1 de minst belastende en 6 de meest belastende categorie is. De als bijlage opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten is beperkt doordat bedrijfsactiviteiten die op voorhand niet wenselijk worden geacht op de verschillende voor bedrijvigheid aangewezen locaties binnen het plangebied niet zijn opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

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 vervat 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 vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0538.STOMMEERKADEOOS.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 "Stommeerkade-Oost". 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 voorschriften 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 vervat 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.



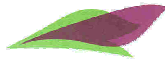
Ontwerp bestemmingsplan Stommeerkade Oost

Gemeente Aalsmeer

Toelichting

9 september 2010

BIJLAGEN



1. notitie bedrijventerreinen (los bijgevoegd)
2. historisch bodemonderzoek (los bijgevoegd)
3. toets luchtkwaliteit en aanvullende notitie (los bijgevoegd)
4. akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (los bijgevoegd)
5. akoestisch onderzoek industrielawaai (los bijgevoegd)
6. akoestisch onderzoek cumulatie (los bijgevoegd)
7. natuurtoets (los bijgevoegd)
8. kwantitatieve risicoanalyse (los bijgevoegd)
9. oriënterende transportrisicoberekening en aanvullende notitie (los bijgevoegd)
10. risicoberekening gastransportleiding (los bijgevoegd)
11. vooronderzoek conventionele explosieven (los bijgevoegd)