

**TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEUEFFECTRAPPORT
BEDRIJVENTERREIN AALSMEER**

30 AUGUSTUS 2001

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER.....	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor de besluitvorming .	2
2.2.1 Behoefte aan bedrijventerrein.....	2
2.2.2 Duurzaamheidsaspecten.....	3
2.2.3 Meest milieuvriendelijke alternatief.....	3
2.2.4 Verkeer.....	4
2.2.5 Groen, water en landschappelijke inpassing.....	4

1. INLEIDING

De gemeente Aalsmeer en de gemeente Amstelveen hebben het voornemen een (gemeentegrens overschrijdend) bedrijventerrein te ontwikkelen met een oppervlakte van 180 ha. Een klein gedeelte is gelegen op het grondgebied van de gemeente Amstelveen. Dat gedeelte gaat per 1 januari 2002 over naar de gemeente Aalsmeer. Tot die tijd fungeert de gemeente Amstelveen als medebevoegd gezag. Ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan N201-zone is een milieueffectrapportage (m.e.r) doorlopen.

Bij brief van 15 juni 2001¹ heeft het college van burgemeester en wethouders van Aalsmeer (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 25 juni 2001 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezer⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld op 19 april 2001;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over het bestemmingsplan. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

De Commissie heeft op 1 augustus 2001 een gesprek gehad met vertegenwoordigers van de gemeente Aalsmeer. Tijdens dit gesprek heeft de Commissie op enkele punten een toelichting gevraagd en gekregen. Deze informatie is door de gemeente Aalsmeer opgenomen in een notitie. De notitie is door de Commissie betrokken in het oordeel over het MER. De notitie heeft niet ter visie gelegen. De Commissie adviseert deze bij het ontwerpbesluit ter visie te leggen.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. Het MER kent een heldere opbouw, is over het algemeen goed leesbaar, maar tegelijkertijd ook vrij globaal. Dit laatste is gelet op de geplande start van realisatie (op zijn vroegst in 2005, in verband met de koppeling aan de te verleggen N201) en de lange ontwikkelingsduur (tot 2020) niet verbazingwekkend (zie ook § 2.2). Het globale karakter komt met name naar voren bij de invulling van de duurzaamheidsaspecten afval, grondstoffen en energie. De belangrijkste aspecten – water, groen en verkeer/vervoer – zijn echter voldoende uitgewerkt om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te kunnen geven. De overige aspecten zullen in een later stadium in uitwerkingsplannen worden opgenomen. In dat stadium zal ook inspraak mogelijk zijn.

2.2 Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor de besluitvorming

De Commissie waardeert de algemene vorm en leesbaarheid van de beschrijvingen. De samenvatting is zelfstandig leesbaar en goed gepresenteerd. Daarentegen is het kaartmateriaal weinig inzichtelijk; zo ontbreken vele straatnamen of zijn deze onleesbaar. De inrichtingsschetsen zijn op zich helder, maar onvolledig⁸ en verschillend georiënteerd. Deze punten komen de leesbaarheid niet ten goede.

2.2.1 Behoeftte aan bedrijventerrein

De behoefte aan het bedrijventerrein komt in het MER niet eenduidig naar voren: in het MER zijn drie vraag-aanbod confrontaties beschreven met uiteenlopende resultaten (van een overschot tot 2010 tot een duidelijke krapte op de markt per 1998). Verschillen tussen deze berekeningen worden niet verklaard. Hiermee ontbreekt naar de mening van de Commissie een kwantitatieve onderbouwing voor de noodzaak van het ontwikkelen van het bedrijventerrein. Het MER bevat wel een kwalitatieve onderbouwing van de noodzaak voor het bedrijventerrein, die samenhangt met: de ambitie van de gemeente Aalsmeer om aanbod te creëren voor (a) niet aan Schiphol gebonden bedrijven en voor (b) aan de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer gerelateerde bedrijven.

⁸ De legenda is onvolledig en de noordpijl en schaal aanduiding ontbreken.

Daarbij kan nog worden vermeld dat de gemeente Aalsmeer met het plan voor het bedrijventerrein de kansen wil benutten, die de omgelegde N201 schept, om structuur aan te brengen in het gebied dat in verband met de nabijheid van Schiphol aan gebruiksbependingen onderhevig is. Tot slot speelt een rol dat met de realisatie van het bedrijventerrein de om te leggen N201 deels kan worden gefinancierd.

2.2.2 Duurzaamheidsaspecten

In de (hoofdpunten van de) richtlijnen is gevraagd naar een heldere en meetbare beschrijving van de doelen voor een aantal duurzaamheidsaspecten en een herkenbare uitwerking daarvan in de alternatieven. In het MER is dit nog niet volledig ingevuld: omdat het MER gekoppeld is aan een bestemmingsplan met een globaal karakter, is het voor de gemeente Aalsmeer nog niet mogelijk om op veel punten concrete uitspraken te doen. De ambities en doelen – in feite meer uitgangspunten – zijn nog het verst uitgewerkt voor de aspecten water, groen en verkeer/vervoer. Deze hebben ook de meest concrete ruimtelijke dimensies die op het niveau van een globaal bestemmingsplan relevant zijn. De andere duurzaamheidsaspecten zijn vanwege het globale karakter van het bestemmingsplan nog niet in beeld te brengen, maar zullen in een later stadium in uitwerkingsplannen aan de orde komen.

- De Commissie beveelt aan om in de verdere stapsgewijze uitwerking van het plan ambities en doelen op de duurzaamheidsaspecten meetbaar uit te werken⁹ en een duurzaamheidsprofiel (een 'strategie' om duurzaamheid te realiseren) op te stellen. Tevens verdient het aanbeveling om in het bestemmingsplan het kader (de uitgangspunten) voor parkmanagement uit te werken.

2.2.3 Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) dient volgens de (hoofdpunten van de) richtlijnen maximale uitwerking te geven aan duurzaamheid. Mede omdat de ambities en doelen op duurzaamheidsaspecten nog niet volledig zijn ingevuld (zie § 2.2.2), is het moeilijk om te beoordelen of aan dit punt wordt voldaan. Het mma verschilt weliswaar op een aantal elementen¹⁰ van het voorkeursalternatief, in de beoordeling leidt dit niet tot grote verschillen tussen mma en voorkeursalternatief. Relevante verschillen treden enkel op voor de aspecten geluid en ecologie.

- De Commissie beveelt aan, gelet op de verdere invulling van ambities en doelen op duurzaamheidsaspecten, om gedurende de stapsgewijze uitwerking van het plan naast het voorkeursalternatief ook het mma (of elementen daaruit) in meer detail uit te werken.

⁹ De doelen zouden voor een hoog en een gemiddeld ambitieniveau kunnen worden ingevuld. Hierdoor wordt het mogelijk om meer uitgesproken keuzes te maken op grond van duurzaamheidsaspecten.

¹⁰ Situering en inrichting van het groen, invulling met bedrijvigheid, verkeer en vervoer en ruimtegebruik.

2.2.4 Verkeer

De Commissie constateert dat met het vrijwaren van de bestaande linten voor verkeer van het bedrijventerrein - doordat er geen aansluitingen tussen de linten en het bedrijventerrein komen (met uitzondering van fietsverbindingen) - de relatief rustige verkeerssituatie op de linten gewaarborgd blijft.

Met de voorgestelde ontsluiting van het bedrijventerrein naar de om te leggen N201, via parallelwegen langs die nieuwe N201, is naar de mening van de Commissie gekozen voor de beste garantie voor het beperken van gemotoriseerd verkeer over de linten.

2.2.5 Groen, water en landschappelijke inpassing

In het MER komt naar voren dat wat ruimtelijk beeld betreft de relatie met de omgeving zal worden gelegd door (a) de inpassing van de blauw-groene zone en (b) door het continueren en benadrukken van de linten. Het MER biedt daarentegen weinig houvast ten aanzien van het ruimtelijk beeld van het bedrijventerrein zelf (bouwmassa en ordening van de toekomstige bebouwing). De gemeente geeft aan dat dit ruimtelijk beeld pas kan worden verschaft als het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan¹¹ gereed is. De gemeente Aalsmeer maakt in het MER en met name in de notitie wel duidelijk dat zij het groen en water een belangrijke rol wil geven in de ruimtelijke structuur van het bedrijventerrein.

Op het gebied van water wordt gewerkt aan een waterstructuurplan waarin de toekomstige waterhuishouding van het plangebied wordt vastgelegd en waarin de relatie met de directe omgeving een belangrijk aspect vormt.

- De Commissie adviseert om in het waterstructuurplan en het bestemmingsplan de mogelijkheden en ruimtelijke consequenties van een flexibel peil en (de aansluiting op) een hoger peil in delen van de Bovenlanden te bezien.

De belevingswaarde van de bewoners langs de linten wordt in hoge mate bepaald door de wijze waarop een scheiding wordt aangebracht tussen het bedrijventerrein en de woonlinten. In het MER is - wat het voorkeursalternatief en het mma betreft - de scheiding voorgesteld als een blauwe zone (water langs de linten). In de notitie wordt de blauwe zone aangevuld tot een groen-blauwe buffer, bestaande uit sloten en groenstroken, die minimaal is afgestemd op de in de VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* genoemde afstanden.

- De Commissie adviseert de fysieke scheiding tussen woonlinten en bedrijventerrein in het bestemmingsplan te concretiseren, bijvoorbeeld door gebruik te maken van dwarsprofielen. De Commissie geeft in overweging voor deze fysieke scheiding twee varianten uit te werken: één waarbij het groen aangebracht wordt op het bedrijventerrein en één waarbij het aanbrengen van groen wordt overgelaten aan de bewoners, die daarvoor extra ruimte ter beschikking krijgen.

¹¹ Beide plannen vormen een stap tussen het globale bestemmingsplan en de uitwerkingen in deelplannen.