

Bestemmingsplan Partiele herziening

N 201 zone -
Schipholparkeren

Toelichting en regels

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Op 2 juli 2015 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer een voorbereidingsbesluit genomen voor een aantal gebieden uit het vigerende bestemmingsplan N201-zone i.v.m. het Schipholparkeren. Het besluit is op 10 juli 2015 in werking getreden en heeft een werkingsduur van één jaar.

Het gebruik van gronden en gebouwen als perifere parkeervoorziening voor de luchthaven Schiphol is momenteel in alle vigerende bestemmingsplannen in de gemeente Aalsmeer uitgesloten, met uitzondering van het bestemmingsplan N201-zone. Hierdoor bestaat het risico van een 'waterbed effect' waarbij bedrijven die elders in de gemeente worden gehandhaafd hun toevluchtsoord zoeken in het plangebied van de N201-zone.

Deze voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan N201 heeft dan ook als doel om het gebruik van 'Schipholparkeren' in enkele deelgebieden uit dit bestemmingsplan te sluiten, waardoor het gebruik van deze gronden in overeenstemming wordt gebracht met het ruimtelijk beleid van de gemeente, zoals beschreven in de notitie "Beleidslijn Schipholparkeren".

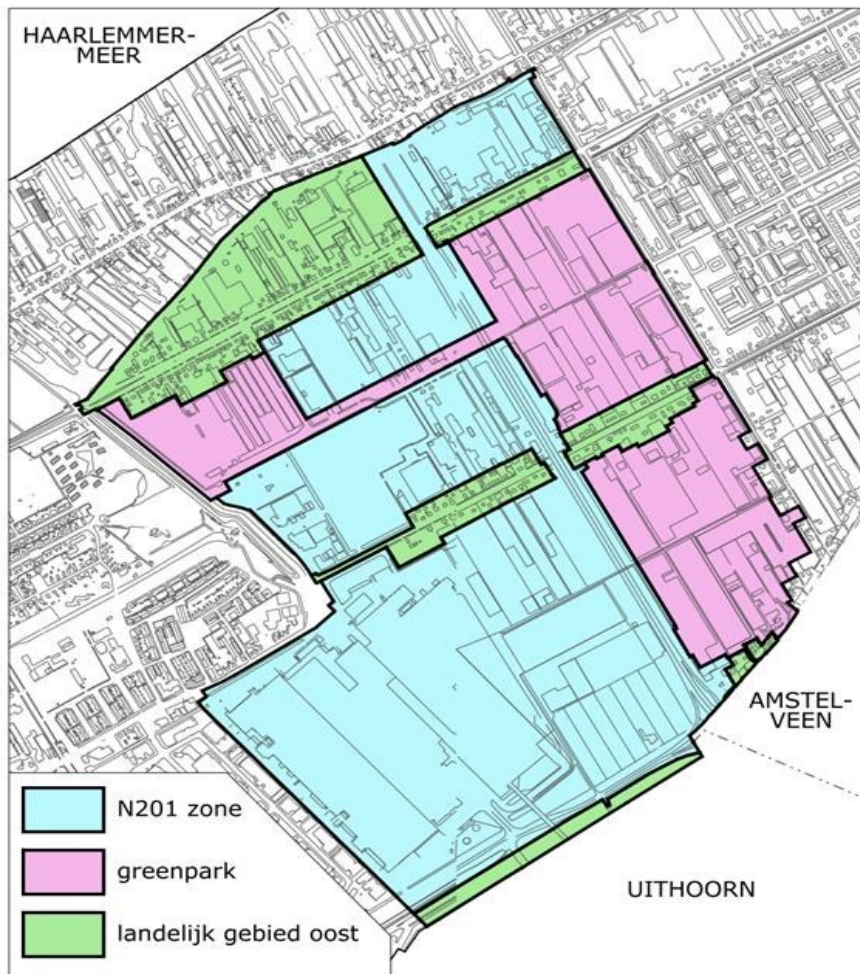
Volgens deze beleidslijn geldt als uitgangspunt dat het gebruik van 'Schipholparkeren' in beginsel overal verboden moet zijn. Op basis van ruimtelijke overwegingen zijn echter ook enkele locaties in de gemeente aangewezen waar het uitoefenen van zelfstandige parkeervoorzieningen voor de luchthaven Schiphol wel aanvaardbaar wordt geacht.

Het voorbereidingsbesluit trad zoals hiervoor is weergegeven op 10 juli 2015 in werking en heeft een geldigheid van de duur van 1 jaar. Na 1 jaar zal de voorbereidingsbescherming over moeten gaan in een ontwerpbestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied waarop deze partiële herziening betrekking ziet slechts op enkele deelgebieden uit het vigerende bestemmingsplan N201.

Het plangebied van het vigerende bestemmingsplan N201-zone is de laatste jaren namelijk sterk in omvang afgenomen. Het bestemmingsplan is ten eerste grotendeels herzien ten behoeve van de ontwikkeling van Green Park Aalsmeer. Voor de Middenweg en deelgebieden 3, 5, 7, 9 en 10 uit Greenpark zijn gelet daarop al nieuwe bestemmingsplannen vastgesteld. Daarnaast maakt deelgebied 1 inmiddels onderdeel uit van het bestemmingsplan Landelijk Gebied Oost.



Bestemmingsplan N201 is momenteel nog uitsluitend van kracht voor de deelgebieden 2, 4, 6 en 8 van Green Park Aalsmeer, als ook voor de gronden van de bloemenveiling (locatie centrum), zie afbeelding hierboven. Maar ook voor deze gebieden zullen de komende jaren nieuwe bestemmingsplannen worden voorbereid. Vanuit de wettelijke herzieningsplicht geldt 5 december 2017 als uiterste datum waarop deze nieuwe bestemmingsplannen moeten zijn vastgesteld.

Desondanks wordt gelet op de problematiek t.a.v. het 'Schipholparkeren' niet gewacht tot deze actualisatiedatum en wordt het bestemmingsplan N201-zone dus voortijdig (partieel) herzien.



Afb. 1: plangebied 'Partiele herziening N201- zone- Schipholparkeren'.

Het plangebied voor deze herziening ziet daarmee op de deelgebieden 2, 4, 6 en 8 alsmede gronden voor de bloemenveiling, voor zover gelegen buiten zone 3 van het Luchthavenindelingsbesluit, zie de afbeelding hierboven.

1.3 Partiele herziening

Een partiële bestemmingsplanherziening is het gedeeltelijk aanpassen van een geldend bestemmingsplan, in dit geval van het bestemmingsplan N201- zone. De herziening kan betrekking hebben op een regel (voorheen voorschrift) of een deel van de verbeelding (voorheen plankaart). Het overige deel van het bestemmingsplan blijft onverminderd van kracht.

De partiële herziening houdt in dat de planvoorschriften worden aangepast door het door het toevoegen van een verbodsbepaling voor het gebruik als perifere parkeervoorziening voor de luchthaven Schiphol in de algemene gebruiksregels.

Het bestemmingsplan N201-zone beslaat globaal het gebied tussen Stommeer en Nieuw-Oosteinde, tussen de Hoge Dijk, Machineweg, Legmeerdijk en Stommeerkade. Het bestemmingsplan stelt onder andere de planologische voorwaarden vast voor Flora Holland, het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer en het nieuwe tracé van de N201 (1e herziening), met dien verstande dat voor een aantal deelgebieden inmiddels dus al andere bestemmingsplannen in werking zijn getreden.

Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 14 februari 2002. Op 27 januari 2004 en 28 november 2006 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland het bestemmingsplan goedgekeurd. Bij uitspraak van de Raad van State is het bestemmingsplan op 5 december 2007 onherroepelijk geworden.

1.4 Leeswijzer

Deze plantoelichting bevat de verantwoording van deze partiële herziening en geeft een toelichting op de keuzes die hebben geleid tot de aanvullende planregeling. Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de voor het gebied relevante beleid van de hogere overheden en geeft inzicht in de planvisie van de gemeente ten aanzien van 'Schipholparkeren'. In hoofdstuk 3 wordt een ruimtelijke en juridische nulmeting beschreven. In hoofdstuk 4 geeft inzicht in de uitvoerbaarheid en doet verslag van de wijze waarop burgers en overlegpartners bij de planvorming zijn betrokken. Tot slot bevat hoofdstuk 5 een toelichting op de vormgeving en de systematiek van de planregels.

Hoofdstuk 2 Beleidskaders en planvisie

2.1 Beleidskaders

Het bestemmingsplan 'N201- zone' is vastgesteld in overeenstemming met het geldende beleid op verschillende overheidsniveaus: Rijk, Provincie, Stadsregio Amsterdam en Gemeente. Een samenvatting is opgenomen in de toelichting behorende bij dit bestemmingsplan. In deze paragraaf wordt ingegaan op enkele beleidsdocumenten die specifiek voor de partiële herziening relevant zijn of die de afgelopen jaren zijn herzien.

2.1.1 Beleid van het rijk

2.1.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Het bij de structuurvisie behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) was al op 30 december 2011 in werking getreden. In de structuurvisie staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. De nieuwe structuurvisie vervangt verschillende beleidsnota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. In de structuurvisie zijn drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn tot 2028. Het gaat hierbij om de volgende doelstellingen:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn.

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de Amvb Ruimte. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van een 13-tal specifieke onderwerpen. Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op de onderhavige partiële herziening van bestemmingsplan N201. De betreffende onderwerpen zijn niet aan de orde in of in de nabijheid van het plangebied.

2.1.2 Beleid van de provincie

De provincie heeft op 21 juni 2010 de "Structuurvisie Noord-Holland 2040 - Kwaliteit door veelzijdigheid" vastgesteld. De structuurvisie geeft aan welke provinciale belangen aan de orde zijn in de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De structuurvisie bevat de ontwikkelingsstrategie voor de komende dertig jaar. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is de ontwikkelingsstrategie uitgewerkt in concrete activiteiten met als doel uiteindelijk de visie te realiseren.

Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid is ook in de toekomst Noord-Holland aantrekkelijk te laten blijven als diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en met de kracht van het landschap als basis. Hieruit volgen een aantal provinciale belangen. De drie hoofdbelangen, duurzaam ruimtegebruik, klimaatbestendigheid en ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad, vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie.

Door middel van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald. Het betreft regels voor de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waarmee een provinciaal belang mee gemoeid is. Nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw, aanleg van bedrijventerrein of kantoren, dienen plaats te vinden binnen het bestaand bebouwd gebied.

De partiële herziening beoogt het gebruik voor Schipholparkeren in het plangebied tegen te gaan. Het bestemmingsplan is niet in strijd met het ruimtelijke beleid van de provincie.

2.1.3 Beleid van de gemeente

De gemeenteraad heeft op 23 januari 2014 de "Beleidslijn Schipholparkeren" vastgesteld. De beleidslijn dient als toetsingskader voor de beoordeling van initiatieven voor Schipholparkeren in de gemeente, zowel in het kader van vergunningverlening als in het kader van handhaving.

De bestendige gedragslijn was om altijd om Schipholparkeren uit de gemeente Aalsmeer te weren. De opmars van terreinen voor Schipholparkeren gaf aanleiding een heldere beleidslijn inzake Schipholparkeren te formuleren en daarbij ook te overwegen of onder bepaalde omstandigheden Schipholparkeren wellicht toch kan worden toegestaan.

Onveranderd blijft het standpunt dat Schipholparkeren in het grootste deel van Aalsmeer tegen gegaan dient te worden, vanwege de verkeersaantrekkende werking van deze bedrijfsactiviteit. Er is echter door de prijsstelling van het parkeren op Schiphol zelf een structurele behoefte aan Schipholparkeren in de regio. In plaats van deze te weren uit de gehele gemeente, kan beter bekeken worden op welke plekken Schipholparkeren wel wenselijk is. Gelet op de criteria voor de ruimtelijke inpasbaarheid van parkeerterreinen is het zoekgebied bepaald waarbinnen de mogelijkheden voor Schipholparkeren nader is onderzocht, mede ook in relatie tot de doelstellingen van het ruimtelijke beleid voor deze gebieden voorgestane ontwikkelingsrichting.

Op basis hiervan is geconcludeerd dat in afwijking van de visie op Green Park Aalsmeer Schipholparkeren in deelgebieden 3 en 4 en, voor zover gelegen in zone 3 van het LIB, en in deelgebied 6 toegestaan kan worden. Doorslaggevend daarbij is de directe aansluiting via de Middenweg op het hoofdwegennetwerk richting Schiphol en het besef dat de huidige economische situatie noodzaakt tot het ontwerpen van economisch uitvoerbare plannen, waarvan Schipholparkeren in deze gebieden één van de weinige alternatieven is. Vanuit het oogpunt van een doelmatig grondgebruik en vanwege de waarborg van een goede ontsluiting ligt een versoepeling van het standpunt inzake Schipholparkeren voor deze gebieden daarom in de rede. Wel dienen parkeerterreinen uit het zicht van de openbare weg te worden gerealiseerd en groen te worden ingevuld.

De nieuwe beleidslijn houdt in dat bedrijfsmatige parkeerterreinen en parkeergebouwen, inhoudende het parkeren ten behoeve van functies die niet ter

plaatse aanwezig zijn, worden toegestaan in, uitsluitend:

- deelgebieden 3 en 4 en deelgebied 6:
en voor zover:
- gelegen in zone 3 van het Luchthavenindelingsbesluit (Lib) langs de Middenweg,
- niet in de zone langs de N201;
- uit het zicht van de openbare weg;
- groen ingevuld.

Voor de overige delen van de gemeente blijft de inzet om Schipholparkeren te weren. De beleidslijn 'Schipholparkeren' is integraal opgenomen in de voor dit gebied geldende 'Structuurvisie Greenpark Aalsmeer, inclusief Royalflora Holland'.

Deze onderhavige partiele herziening geeft invulling aan dit beleid, door Schipholparkeren uit te sluiten voor die gebieden waar dat momenteel planologisch- juridisch nog niet is geregeld.

Hoofdstuk 3 Inventarisatie

Dit hoofdstuk geeft een inventarisatie van de ruimtelijke relevante feiten en omstandigheden die van belang zijn voor de onderhavige planherziening. Op grond van het huidige, vigerende bestemmingsplan N201 is Schipholparkeren niet uitgesloten. Dat betekent dat zich in de loop van de tijd vóórdat het voorbereidingsbesluit in werking trad op een aantal locaties in het plangebied op grond van dit bestemmingsplan bedrijven hebben gevestigd die Schipholparkeren mogelijk maken. Deze bedrijven zijn dus legaal aanwezig. Het gaat om (percelen op) de volgende locaties/ bedrijven.

- Oosteinderweg 236;
- Oosteinderweg 238;
- Middenweg 29a;
- Aalsmeerderweg 193a.

De bestaande (en legale) bedrijfsactiviteiten voor deze 4 locaties worden positief bestemd. Daarbij is tot op perceelniveau geïnventariseerd hoe groot het bestaande gebruik t.b.v. Schipholparkeren vóór de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit was. Dat gebruik is vastgelegd in het bestemmingsplan. Hoewel Schipholparkeren in beginsel dus ook voor deze locaties onwenselijk is, is het niet mogelijk deze zonder meer weg te bestemmen gelet op hun bestaande rechten en belangen.

Wel is in de regels een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die inhoudt dat wanneer het gebruik van deze gronden voor Schipholparkeren gedurende een half jaar wordt beëindigd en er geen redenen zijn om aan te nemen dat dit gebruik op korte termijn wordt voortgezet, Schipholparkeren voor de betreffende locatie met gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid kan worden verkleind/ uitgesloten.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de kosten die verband houden met de ruimtelijke planvorming staan dekkende fondsen uit de algemene middelen van de gemeente ter beschikking. Er zijn geen onvoorziene hoge kosten te verwachten en de gemeente draagt tevens geen hoge financiële risico's. Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar binnen de wettelijke planperiode van tien jaar.

De partiële herziening maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk die tot verhaalbare kosten voor de gemeente kunnen leiden. Voor deze partiële herziening is derhalve geen exploitatieplan noodzakelijk als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.2.1 Inspraak & zienswijzen

De gemeentelijke Participatie- en Inspraakverordening stelt regels voor het verlenen van inspraak over beleidsvoornemens zoals ruimtelijke plannen. Het bestuursorgaan kan besluiten in gevallen af te zien van het verlenen van inspraak. De partiële herziening regelt in feite niet meer dan de 'Beleidslijn Schipholparkeren' beoogt te regelen en die voor het onderhavige gebied inmiddels ook is verankerd in de Structuurvisie voor Greenpark, waarover inspraak heeft plaatsgevonden. Er kan daarom worden afgezien van het verlenen van inspraak over dit voorontwerp. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 8 juli tot en met 18 augustus 2016 ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van ter inzagelegging is er één zienswijze ingediend. De Nota van Beantwoording geeft een weergave van de ingediende zienswijze en een beoordeling daarvan.

4.2.2 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de Provincie Noord – Holland op 16 juni 2016.

De toezending is gedaan met het verzoek om uiterlijk op 27 juni 2016 te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben, zie ook bijlage 1 bij het bestemmingsplan, Nota van Beantwoording bestuurlijk vooroverleg.

Hoofdstuk 5 Plantechnische vormgeving / Juridische planbeschrijving

Conform het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 8.1.2) is het mogelijk om oude bestemmingsplannen, die niet aan de landelijke RO-standaarden voldoen, partieel langs de niet digitale weg te herzien onder de volgende voorwaarden:

1. dit mag alleen gedurende de periode dat het oorspronkelijke plan zelf nog niet in digitale vorm hoeft te zijn vastgesteld;
2. de bestemmingen mogen niet worden vervangen.

Aan beide voorwaarden wordt voldaan. Het bestemmingsplan dateert van 2002 en de bestemmingen blijven ongewijzigd. Het onderhavige plan is dan ook een 'analoog' plan gebaseerd op de regeling van het bestemmingsplan 'N201' (moederplan).

In artikel 1 wordt aangegeven welke (gebruiks)bepaling van het moederplan wordt gewijzigd. Conform paragraaf 3.2 van het Bro zijn in artikel 2 en 3 de anti-dubbeltelbepaling en de regels van het overgangsrecht opgenomen.

Artikel 4 omvat de slotregel met de naamgeving van het bestemmingsplan.

Regels

In de regels van bestemmingsplan 'N201', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Aalsmeer op 14 februari 2002, wordt in artikel 17 lid 2 een nieuw sublid onder e en onder f toegevoegd.

Daarnaast wordt er in lid 3 een (nieuwe) wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waardoor het bestaande lid 3 uit het moederplan gelet op de partiele herziening wordt vernummerd tot lid 4.

Artikel 1 Gebruiksbepalingen

Artikel 17 lid 2 komt gelet op bovenstaande als volgt te luiden:

Onder strijdig gebruik als bedoeld in het eerste lid wordt in ieder geval verstaan:

- a. het plaatsen van caravans;
- b. het storten van afval;
- c. het gebruik van onbebouwd blijvende grond voor de opslag van afval en stapelwagens anders dan geregeld;
- d. het gebruiken of laten gebruiken van de gronden, water en/of bouwwerken als seksinrichtingen en prostitutiedoeleinden;
- e. het gebruik van gronden en bebouwing als parkeergelegenheid voor reizigers die vliegen vanaf Schiphol.
- f. het bepaalde onder e is niet van toepassing voor de bestaande parkeergelegenheden voor reizigers die vliegen vanaf Schiphol, zoals legaal aanwezig ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van deze partiele herziening, uitsluitend ter plaatse van:
 1. Oosteinderweg 236;
 2. Oosteinderweg 238;
 3. Middenweg 29a;
 4. Aalsmeerderweg 193aen uitsluitend ter plaatse van de specifieke aanduiding 'bestaand Schipholparkeren'.

Artikel 17 lid 3 komt gelet op bovenstaande als volgt te luiden:

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de begrenzing van het op plankaart aangeduide gebied 'bestaand Schipholparkeren' te verkleinen en/ of dit aangeduide gebied te verwijderen, indien het op een van de locaties onder 1 tot en met 4 bestaande gebruik als parkeergelegenheid voor reizigers die vliegen vanaf Schiphol gedurende een half jaar geheel of gedeeltelijk is beëindigd, en er geen redenen zijn om aan te nemen dat dit gebruik op korte termijn wordt voortgezet.

Artikel 17 lid 4 komt gelet op bovenstaande als volgt te luiden:

Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het in lid 1 gestelde verbod indien strikte toepassing leidt tot een beperking van het meest doelmatig gebruik, en (dat) niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 2 Anti- Dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouw plan waarvan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 3 Overgangsrecht

3.1 Overgangsrecht bouwregels

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning of een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

3.2 Afwijken

Met een omgevingsvergunning kan eenmalig afgeweken worden van lid 3.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 3.1 met maximaal 10%.

3.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 3.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

3.4 Overgangsrecht gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

3.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdig gebruik, bedoeld in lid 3.4, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

3.6 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 3.4, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

3.7 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Lid 3.4 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 4 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Partiele herziening N201-zone – Schipholparkeren'.