



Gemeente Aalsmeer

Nota van Beantwoording

Ontvangen zienswijzen en beantwoording van zienswijzen
op het

Ontwerpbesluit omgevingsvergunning Schipholparkeren deelgebied 3 GPA

Aalsmeer, december 2017

Inleiding

Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning 'Schipholparkeren deelgebied 3 Green Park Aalsmeer' heeft van 13 oktober tot en met 23 november 2017 voor eenieder ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn drie ontvankelijke zienswijzen ingekomen.

Wijze van beantwoording

Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de zienswijzen en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het voorstel met indien van toepassing een korte toelichting daarop.

De indiener (hierna reclamant), ontvangt het totaaloverzicht inclusief eventuele bijlage(n).

Samenvatting ingediende reactie	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
Reclamant 1, bij brief van 21 november 2017		
1. Reclamant is van oordeel dat er een bufferzone van 30 meter tussen de woonpercelen en de bedrijfskavels aangehouden moet worden. Dit zoals in de toelichting van het geldende bestemmingsplan is opgenomen. Het Schipholparkeren vindt namelijk niet plaats binnen de muren van een gebouw, maar in de open lucht. Dit maakt de door de buffer geboden afstand nog belangrijker. De omgeving zal meer last ondervinden van bedrijfsactiviteiten in de buitenlucht dan dat deze in een gebouw plaatsvinden.	Het bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7' volgt op het bestemmingsplan 'N201-zone', waarin voor de betreffende locatie een uit te werken bestemming Bedrijfsdoeleinden was opgenomen. In de uitwerkingsregels was onder meer aangegeven dat tussen de lintbebouwing en het bedrijventerrein een groen-blauwe bufferzone van minimaal 20 meter diende te worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7 is op de verbeelding een groen-blauwe zone van 22 meter opgenomen tussen de woonpercelen aan de Aalsmeerderweg en de locatie van het aan te leggen parkeerterrein. Het plangebied van de aanvraag omgevingsvergunning betreft uitsluitend de groene zone van de bufferzone. Het water aan de zijde van de woonpercelen aan de Aalsmeerderweg ligt buiten het plangebied. Deze groene zone heeft op de verbeelding een breedte van 15 meter. De aanvraag omgevingsvergunning voldoet aan de breedte zoals opgenomen op de verbeelding van dit bestemmingsplan. De verbeelding en regels zijn in deze het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. In het ontwerp van de aanvraag omgevingsvergunning is rekening gehouden met de nabijheid van het woonlint aan de Aalsmeerderweg, doordat op de rand van de projectlocatie een grondwal met een hoogte van circa 1,50 meter is voorzien. Op de grondwal komt een groen wilgenscherm van 1,80 meter hoog, welke zal dichtgroeien. De afstand tussen bestaande woningen en de projectlocatie bedraagt daarbij minimaal 97 meter, met de watergang aan de kant van de Aalsmeerderweg van 7,27 meter breed. Op deze manier wordt een groene bufferzone gerealiseerd die zorgt voor de gewenste ruimtelijke overgang tussen de woonpercelen en het parkeerterrein Gezien de onderlinge afstand tussen de woningen en het parkeerterrein en dat er een groene grondwal met wilgenscherm wordt gerealiseerd is er geen noodzaak om een bufferzone van 30 meter tussen de woonpercelen en het parkeerterrein te realiseren.	Nee
2. Lichthinder en lichtvervuiling zijn een groot probleem voor de omgeving. Dit met name ten aanzien van het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast	Het plaatsen van lantaarnpalen betreft een uitvoeringskwestie. In de concept omgevingsvergunning van onderhavige aanvraag is opgenomen dat bouwwerken, geen gebouwen zijnde (waaronder lantaarnpalen) moeten voldoen aan de regels	Het plaatsen van lantaarnpalen

gaat het niet alleen om lichthinder vanuit de achtertuinen, maar ook om hinder vanuit de bovenverdiepingen. Het probleem van lichthinder door directe en indirecte lichtvervuiling en strooilight dient te worden beperkt. Verzocht wordt de lantaarnpalen te beperken tot een maximale hoogte van 4 meter, afschermkappen te realiseren aan de zijde van aangelegen percelen, bewegingssensoren te gebruiken, het niet deels richten van de lampen naar de lucht, het gebruik van variabele en zeer lage lichtsterkte, het plaatsen van bomen op de juiste plaats om lichtvervuiling en directe en indirecte lichthinder te verminderen.	van het vigerende bestemmingsplan. Dit betekent dat deze 6 meter hoog mogen zijn. In dit geval mogen bij een logistiek bedrijf, welke passend is binnen het bestemmingsplan, ook al lantaarnpalen van 6 meter hoog gerealiseerd worden. Voor Green Park Aalsmeer is het van belang overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Initiatiefnemer dient zodoende middels een lichthinderonderzoek aan te tonen te voldoen aan de 'Richtlijn Lichthinder'. De te plaatsen lantaarnpalen moeten voldoen aan deze regels. Dit was een duidelijke randvoorwaarde bij de uitvraag van de tender. De afstand van de woningen en het parkeerterrein is minimaal 97 meter. Vanwege deze onderlinge afstand is de verwachting dat ter plaatse van de woningen geen sprake zal zijn van lichthinder. Desondanks zal initiatiefnemer afschermkappen aan de zijde van de aangelegen percelen realiseren, diervriendelijk licht gebruiken en bewegingssensoren plaatsen. Hiermee worden extra maatregelen getroffen om eventuele lichthinder te beperken.	en betreft een uitvoerings kwestie. Er wordt echter wel rekening gehouden met de wensen van omwonenden
3. Verzocht wordt gebruik te maken van een open bestrating, waardoor er gelegenheid is voor 40% a 60% groen tussen de verhardingsmaterialen, waardoor er een natuurlijke afwatering ontstaat.	Deze opmerking betreft een uitvoeringskwestie. Het bestemmingsplan schrijft geen regels voor over het toegestane percentage verharding. De aanvraag omgevingsvergunning is hiermee dus niet in strijd met het bestemmingsplan. Van de initiatiefnemer wordt verwacht te streven naar een duurzame inrichting van het terrein. Het parkeerterrein zelf wordt in zijn geheel afgeschermd met een groene rand. Dit geldt niet alleen in de buffer tussen de woningen van de Aalsmeerderweg, maar ook langs de andere randen. Met deze groene invulling loopt het water natuurlijk af. Ter plaatse van de parkeerplekken loopt het water in de drainage welke wordt afgestort met grof zand.	Nee
4. Opgemerkt wordt dat de reeds ingerichte drie parkeerterreinen aan de Middenweg nog steeds niet voldoen aan normen, afspraken en toezeggingen.	Deze opmerking heeft geen betrekking op deze aanvraag omgevingsvergunning. De specifieke parkeerterreinen aan de Middenweg worden niet genoemd, maar aangenomen wordt dat hier bedoeld wordt op: · het voormalig Schiphol Parkeerterrein aan de Equadorlaan · het parkeerterrein 24/7 · het parkeerterrein ter plaatse van Middenweg 7 De gemeente spant zich tot het uiterste in om deze parkeerterreinen te reguleren. Bij de eerste is het Schiphol Parkeren beëindigd, in januari een wilgentenenscherm op de buffer tussen dit terrein en de woningen aan de Hornweg geplaatst en in maart wordt de buffer ingeplant met groen. De tweede is een privaat initiatief, waarover de gemeente geen toezeggingen heeft gedaan.	Nee

	Bij de derde is de definitieve verlichting nog niet geplaatst. De ondernemer heeft toegezegd zeer binnenkort deze te plaatsen en te zorgen dat de lichtmasten onder de afgesproken zichtlijn blijven. In de tussentijd staat de verlichting op het terrein dat het dichtst tegen de Hornweg aan ligt uit.	
Reclamant 2, bij brief van 22 november 2017		
1. De ontwerpbeschikking omgevingsvergunning is in strijd met de door de gemeenteraad vastgestelde 'Beleidslijn Schipholparkeren' (23-1-2014). In dit beleidsdocument is opgenomen dat Schipholparkeren uit de gemeente geweerd moet worden. In bestemmingsplannen wordt recentelijk hiervoor een verbod opgenomen. De Beleidslijn Schipholparkeren is grotendeels weer achterhaald vanwege het aantrekken van de economie. In de beleidslijn wordt nadrukkelijk genoemd dat het standpunt onveranderd blijft dat Schipholparkeren in het grootste deel van Aalsmeer tegen gegaan dient te worden. Met de huidige economische situatie is er geen noodzaak meer tot het ontwerpen van nieuwe verdienmodellen en is het afwijken van het bestemmingsplan t.b.v. Schipholparkeren in strijd met een goede ruimtelijke ordening. De Beleidslijn Schipholparkeren stelt nadrukkelijk dat parkeerlocaties "uit het zicht van de openbare weg" dienen te worden gesitueerd. Onderhavig initiatief ligt aan de openbare weg en is daarmee in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	De ontwerpbeschikking omgevingsvergunning is passend binnen de 'Beleidslijn Schipholparkeren'. Uit de beleidslijn blijkt dat het standpunt dat Schipholparkeren in het grootste deel van Aalsmeer tegengegaan dient te worden en onveranderd blijft. In de beleidslijn is tevens opgenomen dat er een behoefte is aan Schipholparkeren in de regio. In plaats van het Schipholparkeren te weren uit de gehele gemeente is in deze beleidslijn gekeken waar in Aalsmeer het Schipholparkeren wel wenselijk is. Zone 3 van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is een zone waar Schipholparkeren wenselijk wordt geacht omdat op deze gronden hoofdzakelijk extensieve bedrijvigheid, gerelateerd aan Schiphol, is toegestaan. Als medewerkers- en bezoekersextensieve bedrijfsactiviteit die ontegenzeggelijk op de luchthaven is gericht, voldoet Schipholparkeren bij uitstek aan het bedrijfsprofiel als voorgestaan in het LIB. De uitgangspunten van de 'Beleidslijn Schipholparkeren' zijn tevens overgenomen in de op 7 juli 2016 vastgestelde Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016. Deelgebied 3 van GPA bevindt zich in zone 3 van het LIB. Op basis hiervan is geconcludeerd dat Schipholparkeren in deelgebied 3 van GPA toegestaan kan worden. Onderhavige aanvraag omgevingsvergunning is gelegen in dit deelgebied. Er is geen sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening. Door de ligging in het groenblauwe raamwerk van Green Park Aalsmeer en de realisatie van een wilgentenenscherm van 1,80 meter hoog op de uitgiftengrenzen, wordt het parkeerterrein grotendeels aan het zicht onttrokken. Vanaf de aangrenzende wegen zal het beeld vooral worden bepaald door broekbossen en rieteilanden. Het initiatief is daarbij niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Nee
2. Het bedrijfsmatig parkeren leidt niet tot de kwaliteitsimpuls die op het nieuwe bedrijventerrein Green Park Aalsmeer zo gewenst is. Bestaande bedrijven ondervinden hinder en imagoschade en nieuwe bedrijven worden afgeschrikt om zich te vestigen vanwege het aanwezige Schipholparkeren. Het is van belang dat gericht wordt op hoogwaardig sierteeltgerelateerde bedrijfsactiviteiten. Volgens het in 2007 vastgestelde beeldkwaliteitsplan voor GPA is opgenomen dat grote parkeerplaatsen niet bijdragen	Op 7 juli 2016 is de structuurvisie voor Green Park Aalsmeer geactualiseerd. De vorige structuurvisie uit 2011 bleek door veranderde marktomstandigheden niet meer actueel waardoor de structuurvisie en de daaruit voortvloeiende planologie niet meer goed aansloten op de behoeften van de bedrijven die in de regio een vestigingsplaats zoeken. In de structuurvisie is aangegeven dat naast een beperkte groei van sierteeltbedrijven er vraag is van bedrijven vanuit: logistiek, home, gift & garden, food, toerisme, arbeidsmigrantenlogies, hotels en Schipholparkeren. In de structuurvisie is aangegeven dat Green Park Aalsmeer dankzij de aanleg van de N201/A5 de groei van Schiphol kan versterken door onder meer Schiphol	Nee

aan de gewenste representatieve uitstraling. Onderhavig initiatief is in strijd met het beeldkwaliteitsplan.	parkeren te faciliteren. Het op enige afstand parkeren, samen met busvervoer, kan zo een bijdrage leveren aan blijvende bereikbaarheid van Schiphol en bijdragen aan minder overlast van de vele, ongeplande aanbidders van Schipholparkeren. Met onderhavig omgevingsvergunning wordt uitvoering gegeven aan de kaders van de structuurvisie. Reclamant geeft aan dat bestaande bedrijven hinder en imagoschade ondervinden. Het bedrijf van reclamant is gelegen in deelgebied 9 van GPA en ligt op een afstand van circa 1,2 kilometer van de projectlocatie. Daarnaast bevindt de N201 zich tussen beide locaties. Aangezien er vanaf het perceel van reclamant geen zicht is op de projectlocatie en gelet op de onderlinge afstand zal er geen sprake zijn van enige hinder en imagoschade voor reclamant. Het beeldkwaliteitsplan dateert uit 2007. De structuurvisie Green Park Aalsmeer is op 7 juli 2016 opnieuw vastgesteld. Hier is als beleidslijn opgenomen dat Schipholparkeren in verschillende deelgebieden in GPA wordt toegestaan. Het beleid van de structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 is daarbij nu leidend. Met de Structuurvisie is de regel in het beeldkwaliteitsplan van het weren van grootschalige parkeerterreinen daarmee herzien. Ten tijde van de uitvraag zijn door Green Park Aalsmeer tevens extra kwaliteitseisen gesteld aan het Schipholparkeren. Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de landschappelijke inpassing van het parkeerterrein. Door de buffer en de wilgentenenschermen wordt het terrein aan het zicht onttrokken. Vanuit de aangrenzende wegen wordt het beeld bepaald door broekbossen en rieteilanden.	
3. Op de betreffende locatie is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) van toepassing. Deze gronden zijn mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge personendichtheid vanwege het luchtverkeer. De ruimtelijke onderbouwing geeft aan dat uit de verkeersstudies blijkt dat ten aanzien van het gebruik als Schipholparkeren het vooral gaat om langparkeren met een gemiddelde parkeerduur van 8-10 dagen. Bij 1300 parkeerplaatsen leidt dat tot circa 320 ritten van parkerende en vetrekkende auto's per gemiddelde weekdag. De parkeerders worden via pendelbusjes van en naar Schiphol vervoerd en dit leidt tot 100 ritten waardoor het totaal op 420 verkeersbewegingen uitkomt. De verkeersbewegingen vinden voor 75% in de dagperiode plaats, voor 15% in de avondperiode en 10% in de nachtperiode. In het LIB	Reclamant geeft aan dat met 1300 parkeerplaatsen en het aantal verkeersbewegingen die hiermee gepaard gaan, er te veel personen op deze locatie kunnen verblijven, wat in strijd zou zijn met het LIB. In dit geval gaat het om het verblijf van personen in relatie tot externe veiligheid en geluid van het vliegverkeer. De parkeervoorziening is geen geluidgevoelige bestemming zodat geluid bij voorbaat geen belemmering is. In dit geval gaat het om een parkeervoorziening ten behoeve van reizigers van Schiphol. Het verblijf van deze personen op deze locatie is slechts van korte duur. Er wordt slechts geparkeerd en vervolgens verder gereisd van en naar Schiphol. De duur van de aanwezigheid van deze personen is dusdanig kort dat er geen sprake is van permanent aanwezig, met uitzondering van een enkele werknemer die het terrein zal beheren. Het Schipholparkeren heeft vanwege het korte verblijf minder gevolgen voor externe veiligheid dan de mogelijk geachte kantoren en extensieve bedrijven. Daarnaast geeft het LIB aan dat binnen deze zone in beginsel geen gebouwen zijn toegestaan, tenzij een verklaring van geen	Nee

is opgenomen dat op de nummers 2 en 3 aangewezen gronden grote concentraties van personen in deze contour voorkomen moet worden. Het aantal mensen dat er verblijft mag per hectare nooit meer dan 22 bedragen. Gezien het aantal verkeersbewegingen, vervoeren parkeerders in pendelbusjes, parkeren van pendelbusjes zal het aantal aanwezige personen regelmatig meer dan 22 per hectare kunnen bedragen hetgeen in strijd is met het LIB en artikel 17.1 van het bestemmingsplan.	bezwaar wordt verleend. De aanvraag omgevingsvergunning heeft geen betrekking op gebouwen. Mocht in een later stadium een beheer- en wachtruimte aangevraagd worden, dan kan het zijn dat er een aantal werknemers in het gebied verblijven. Op het moment dat de aanvraag voor het bouwen gereed is zal een verklaring van geen bezwaar aangevraagd worden.	
4. Op 14 september 2014 heeft het college gepubliceerd dat zij voornemens is de aanvraag omgevingsvergunning voor het legaliseren van hogere lichtmasten en de reeds gerealiseerde parkeerplaatsen op het perceel Ecuadorlaan 21 te weigeren. Aangegeven is dat er geen aanleiding bestaat af te wijken van het recent vastgestelde bestemmingsplan en de vastgestelde Beleidslijn Schipholparkeren. Het college handelt in strijd met het gelijkheidsbeginsel en verbod op willekeur. Volgens vaste jurisprudentie vergt het gelijkheidsbeginsel een consistent en doordacht bestuursbeleid. Derhalve dient onderhavige omgevingsvergunning ook te worden geweigerd. Deze aanvraag is planologisch gezien niet anders dan de aanvragen voor omgevingsvergunning die zijn geweigerd in de nabije omgeving zoals Ecuadorlaan 21 te Aalsmeer, Noordammerweg 105 en 101 te Amstelveen. De motivering en belangenafweging om onderhavige aanvraag te verlenen is daardoor onvoldoende daadkrachtig.	De aanvragen omgevingsvergunning voor Ecuadorlaan 21, Noorddammerweg 101 en 105 zijn geweigerd op grond van het geldende bestemmingsplan en het beleid dat voor deze locaties geldt. De Noorddammerweg 101 en 105 liggen in een andere gemeente met andere regels voor het Schipholparkeren, dan waar onderhavig aanvraag omgevingsvergunning van toepassing is. De gemeente Aalsmeer is niet bevoegd om te beslissen over locaties in de gemeente Amstelveen. Er is hier dan ook geen sprake van het gelijkheidsbeginsel. Voor het perceel Ecuadorlaan 21 is het Schipholparkeren afgewezen aangezien dit in strijd is met het bestemmingsplan en met beleid zoals vastgesteld in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016. Het voor deze locatie geldende bestemmingsplan laat Schipholparkeren niet toe. In de op 7 juli 2016 vastgestelde Structuurvisie Green Park Aalsmeer zijn de deelgebieden opgenomen die geschikt zijn voor Schipholparkeren. Deze gebieden zijn overgenomen uit de 'Beleidslijn Schipholparkeren'. Dit betreffen de deelgebieden 3 en 4 en voor zover gelegen in zone 3 van het LIB, in deelgebied 6. De locatie Ecuadorlaan 21, gelegen in deelgebied 5, behoort niet tot deze deelgebieden. De vergunning is dan ook voor deze locatie geweigerd. Deelgebied 3 van GPA, waarin onderhavig aanvraag omgevingsvergunning is gelegen, is wel opgenomen in de Structuurvisie als locatie ten behoeve van het Schipholparkeren. Met deze aanvraag wordt uitvoering gegeven aan de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016.	Nee
5. In de ruimtelijke onderbouwing staat vermeld dat er door de prijsstelling van het parkeren op Schiphol zelf een structurele behoefte is aan Schipholparkeren in de regio. Artikel 2.12, eerste lid, aanhef onder a, onder 2° van de Wabo betreft een regel die is gesteld in het kader van de goede ruimtelijke ordening, waarvan het behouden van een uit ruimtelijk oogpunt goed woon-, werk- en ondernemersklimaat een onderdeel vormt. Dit artikel beschermt derhalve de belangen van	Het ontwerp omgevingsvergunning heeft van 13 oktober tot en met 23 november 2017 ter inzage gelegen met de mogelijkheid voor een ieder tot het indienen van zienswijzen. Reclamant geeft aan dat met de realisatie van Schipholparkeren op deze locatie de belangen van Schiphol in het geding zouden zijn. Hierdoor zou het aantal klanten verminderen en de omzet dalen. Het stond Schiphol vrij om in deze periode een zienswijze in te dienen tegen deze aanvraag. Schiphol heeft echter geen zienswijze ingediend. Hiermee kan er van uit worden gegaan dat Schiphol niet in zijn belangen geschaad wordt.	Nee

Schiphol. Onderhavig omgevingsvergunning zal leiden tot een minder goed ondernemersklimaat door een mogelijke vermindering van het aantal klanten en daardoor tot een daling van haar omzet en inkomsten op Schiphol, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.	Daarnaast heeft Schiphol momenteel circa 38.000 parkeerplaatsen. Door de toename in vluchtbewegingen en de verwachte groei van het aantal reizigers, zal de vraag naar parkeren ook stijgen. In onderzoek van Goudappel Coffeng uit 2015 wordt voor de periode tot 2020 gesproken van een stijging van de vraag van 14%. Deze parkeerplaatsen kunnen niet allemaal op het terrein van Schiphol worden gerealiseerd, mede omdat Schiphol ook ruimte nodig heeft voor de afhandeling van reizigers en vracht.	
6. Er is ten onrechte geen m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De aanvraag omgevingsvergunning dient als een stedelijke ontwikkeling te worden aangemerkt. Sprake is van verruiming van de gebruiksmogelijkheden Omdat er sprake kan zijn van mogelijke nadelige milieugevolgen zal een m.e.r.-beoordeling moeten worden uitgevoerd.	Het klopt dat sprake is van een stedelijke ontwikkeling zoals opgenomen in bijlage D van het Besluit m.e.r. Daarom is in het kader van onderhavige aanvraag gekeken wat de gevolgen van deze ontwikkeling zijn voor het milieu. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd waaronder flora en fauna, geluid en lucht, bodem en verkeer. Ook is er een analyse gemaakt van de verschillen tussen het geldende bestemmingsplan en het project. Het geldende bestemmingsplan maakt logistieke bedrijven en zelfstandige kantoren mogelijk. Het project leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan tot een andere functie maar niet tot een intensivering van het gebruik. Het realiseren van Schipholparkeren heeft daarnaast geen nadelige gevolgen voor het functioneren van het bedrijventerrein omdat Schipholparkeren een bedrijfsmatige activiteit betreft, welke rechtstreeks zal worden ontsloten via de doorgaande Middenweg. Reizigers komen verspreid over de dag zodat er geen verkeershinder te verwachten is. Dat blijkt ook uit de verkeersanalyse die is uitgevoerd naar aanleiding van de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016. Uit de onderzoeken en analyse kan geconcludeerd worden dat het project geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Aangezien nadelige gevolgen voor het milieu en bedrijven zijn uitgesloten is een m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk en volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling.	Nee
7. In de ruimtelijke onderbouwing staat aangegeven dat het project leidt tot een andere functie ten opzichte van het geldende bestemmingsplan, maar niet tot intensivering van het gebruik. Belangrijke nadelige gevolgen voor verkeer en milieu worden niet verwacht. Dit wordt bestreden. Onderhavige planlocatie is gelegen in deelgebied 3 van GPA. In de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen dat in het oorspronkelijk plan voor deelgebied 3 voornamelijk was uitgegaan van een groen-blauwe invulling met beperkt ruimte voor nieuwe bedrijfsfuncties en enkele bedrijfspercelen langs de Molenvlietweg. Een parkeerterrein in plaats van een voornamelijk groen-blauwe invulling leidt tot	Voor de betreffende locatie in deelgebied 3 van GPA geldt het bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7' met de bestemming Gemengd-2'. Binnen deze bestemming zijn logistieke bedrijven en zelfstandige kantoren met een maximale dichtheid van 2.000 m² logistieke bedrijvigheid en/ of 600 m² kantoor per hectare toegestaan. Dit betekent dat juridisch-planologisch gezien het plangebied volledig ingevuld kan worden met deze functies. In de ruimtelijke ordening wordt een vergelijking gemaakt tussen wat een bestemmingsplan maximaal mogelijk maakt en de (bouw-) en gebruiksmogelijkheden van de nieuwe functie. In dit geval Schipholparkeren. Zoals al in onze reactie onder 6 is aangegeven, heeft deze ontwikkeling geen nadelige gevolgen voor het verkeer en milieu ten opzichte van wat het bestemmingsplan aan functies mogelijk maakt, zoals ook blijkt uit onder meer de verkeersanalyse die is uitgevoerd naar aanleiding van de Structuurvisie Green	Nee

een intensivering van het gebruik ter plaatse, waardoor er belangrijke nadelige gevolgen zijn voor verkeer en milieu.	Park Aalsmeer 2016.	
8. De noordzijde van de projectlocatie wordt begrensd door een paddenpoel. Geluid- en lichthinder zullen een negatief effect hebben op de paddenpoel. Volgens het vigerend bestemmingsplan is er kans op het voorkomen van foeragerende vleermuizen. De aanwezigheid van foeragerende vleermuizen ontbreekt ten onrechte in de ruimtelijke onderbouwing. Het is onduidelijk of de vleermuizen tijdens en na de realisatie van de plannen kunnen blijven vliegen, foerageren en baltsen, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Lichthinder beïnvloed het moment van uitvliegen van vleermuizen, hetgeen een negatief effect heeft op de vleermuis. In de onderbouwing is aangegeven dat terreinverlichting zal worden aangebracht. Ten onrechte is niet onderzocht wat het aanbrengen van verlichting voor effecten zal geven ten opzichte van in de omgeving aanwezige flora en fauna.	Voor onderhavige projectlocatie is in het voorjaar van 2017 een quick scan flora en fauna uitgevoerd. Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat de projectlocatie geschikt leefgebied vormt voor diverse beschermde diersoorten, waaronder de rugstreeppad. Dit mede omdat aan de noordzijde een paddenpoel ligt. Voor de beoogde werkzaamheden is een ecologisch werkprotocol opgesteld. Dit om de in het gebied voorkomende soorten te beschermen. Daarnaast worden er mitigerende maatregelen uitgevoerd om negatieve effecten te voorkomen. Omdat er daardoor geen sprake zal zijn van een overtreding van de verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming is voor het project geen ontheffing nodig. In de quick scan is tevens geconstateerd dat de projectlocatie mogelijk functioneert als foerageergebied voor vleermuizen, welke mogelijk verdwijnt als gevolg van de realisatie van het parkeerterrein. De omgeving kent echter voldoende alternatief foerageergebied. Hierdoor kan worden uitgesloten dat de projectlocatie essentieel foerageergebied vormt. Reclamant stelt dat ten onrechte niet is onderzocht wat het aanbrengen van verlichting zal geven ten opzichte van de in de omgeving aanwezig flora en fauna. Deze opmerking betreft een uitvoeringskwestie. Het bestemmingsplan schrijft geen regels voor over het toegestane lux ten opzichte van in de omgeving aanwezig flora en fauna. De verlichtingsstudie is daarbij geen onderdeel van huidige aanvraag en zal ten tijde van het realiseren van verlichting moeten worden overlegd. Daarbij verwijzen wij tevens naar onze reactie bij reclamant 1 onder 2.	Nee
9. In de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen dat vanwege een gewijzigd programma van 880 naar 1300 parkeerplaatsen, een aanvullende notitie is opgesteld m.b.t. verkeer. In deze notitie is aangegeven dat in de rapportage 'Structuurvisie Greenpark analyse verkeer en milieu' voor deelgebied 3 is uitgegaan van 880 parkeerplaatsen voor het Schipholparkeren. Het voornemen is om 1300 parkeerplaatsen te realiseren. Onderhavige omgevingsvergunning is slechts een deel van deelgebied 3. Ten onrechte worden cijfers van toepassing van het gehele deelgebied 3 gehanteerd voor onderhavige ontwerpbeschikking omgevingsvergunning voor het realiseren van een	In de rapportage 'Structuurvisie Greenpark analyse verkeer en milieu' is onderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten van de gewijzigde invulling van Green Park Aalsmeer. Voor deelgebied 3 is niet alleen uitgegaan van een invulling met Schipholparkeren. In deze rapportage zijn voor deelgebied 3 ook andere functies meegenomen waaronder kleinschalige bedrijvigheid en arbeidsmigrantenlogies. Er is echter in deze rapportage uitgegaan van 880 parkeerplaatsen ten behoeve van het Schipholparkeren. Dit worden er 1300. In de aanvullende notitie 'Gewijzigde invulling Schipholparkeren deelgebied 3' is gekeken wat de consequenties zijn van deze gewijzigde invulling op het eerder uitgevoerde onderzoek voor de aspecten verkeer en milieu. In dit geval is voor wat betreft het Schipholparkeren uitgegaan van 1300 parkeerplaatsen i.p.v. 880. Dit betreft uitsluitend het Schipholparkeren. De overige uitgangspunten voor deelgebied 3 blijven gehandhaafd.	Nee

parkeervoorziening ten behoeve van het Schipholparkeren, derhalve deugt de aanvullende notitie niet.		
Reclamant 3, bij brief van 23-11-2017		
Deze zienswijze moet gezien worden als reactie op het mogelijk maken van Schipholparkeren in deelgebied 3 GPA. Er wordt verwezen naar een brief van 3 mei 2017 welke gericht is op de gewijzigde vaststelling bestemmingsplan "Partiële herziening N201 zone – Schipholparkeren" en de Structuurvisie GPA 2016		
1. Door de vliegeigenschappen van alle vliegtuigen wordt de vervuilde lucht naar beneden gedrukt en verspreid. Met 'vortex' is dit helemaal extreem. De vieze lucht komt via de luchtroosters in huis. Zo ook in de wijk Stommeer en juist daar moeten ± 4000 auto's geparkeerd worden. Het parkeerterrein welke het dichtst bij de molen komt is precies de landingsroute.	Ten aanzien van de aanvraag omgevingsvergunning voor de realisatie van 1300 parkeerplaatsen ten behoeve van het Schipholparkeren in deelgebied 3 is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit ten gevolge van dit project (Arcadis, 14 juli 2017). Uit dit onderzoek blijkt dat door onderliggende ontwikkeling een maximale bijdrage van 0.36 µg/m³ NO2 en een maximale toename van 0.09 µg/m³ PM10 is te verwachten. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de grens van 1,2 µg/m³ NO2 en PM10. De reactie m.b.t. de vliegeigenschappen van alle vliegtuigen is niet relevant voor deze aanvraag omgevingsvergunning en wordt ter kennisname aangenomen.	Nee
2. Hier zitten de vliegtuigen "zo laag" dat met een normaal geweer dwars door vleugel en brandstoftanks geschoten kan worden. Dit moeten we toch niet mogelijk kunnen maken voor terroristen.	Deze reactie is niet relevant voor deze aanvraag omgevingsvergunning en wordt ter kennisname aangenomen. Voor uw reactie verwijzen wij u naar Schiphol.	Nee
3. Verwezen wordt naar de reactie van reclamant op de ontwerp Structuurvisie GPA 2016. Hierin wordt verwezen naar de meest voorkomende zuidelijke en zuidwestelijke wind, het drukker worden van wegen en de drukker wordende Aalsmeerbaan. Dit in relatie tot de luchtkwaliteit.	Verwezen wordt naar onze reactie onder 1. Voor onderhavige aanvraag omgevingsvergunning ten behoeve van het Schipholparkeren in deelgebied 3 is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek blijkt dat met deze ontwikkeling voldaan wordt aan de grenzen voor stikstof en fijnstof. Deze reactie is voor het overige niet relevant voor deze aanvraag omgevingsvergunning en heeft betrekking op de Structuurvisie GPA 2016. Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.	Nee
4. Verwezen wordt naar een berekening m.b.t. het aantal motorvoertuigbewegingen die per etmaal zullen plaatsvinden (er wordt van uit gegaan dat deze berekeningen betrekking hebben op de Structuurvisie GPA 2016). Vergeten wordt dat iedereen die een auto gaat stallen of weer ophalen, ook gebracht en gehaald wordt van en naar Schiphol d.m.v. pendelbusjes. Getwijfeld mag worden aan de 80% bezetting aangezien alles vol staat. Verwezen wordt naar een reactie m.b.t. fijnstof en roet.	Verwezen wordt naar onze reactie onder 1. Daarnaast is in de rapportage 'Structuurvisie Greenpark analyse verkeer en milieu' (Goudappel Coffeng 22 maart 2017) onderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten van de gewijzigde invulling van Green Park Aalsmeer. In dit onderzoek is tevens het Schipholparkeren meegenomen. Ten aanzien van onderhavig aanvraag omgevingsvergunning heeft Goudappel Coffeng een aanvullende notitie (17 juli 2017) opgesteld waarin is uitgegaan van 1300 parkeerplaatsen ten behoeve van het Schipholparkeren. In deze notitie is naast de verkeersbewegingen van de reizigers zelf, tevens de verkeersbewegingen van de pendelbusjes opgenomen. Uit de onderzoeken blijkt dat als gevolg van de invulling van het projectgebied	Nee

	met Schipholparkeren er geen grote wijzigen in de verkeersintensiteiten te verwachten zijn die zorgen voor waarneembare toe- of afnames langs wegen in de omgeving. Deze onderzoeken zijn als bijlage bij deze aanvraag omgevingsvergunning opgenomen. Deze reactie is voor het overige niet relevant voor deze aanvraag omgevingsvergunning en heeft betrekking op de Structuurvisie GPA 2016. Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.	
5. Reclamant geeft aan dat teruggevallen wordt op onderzoek van het RIVM 2015, en in 2011 is onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. Het is nu mei 2017 en in 2011 en 2015 was er nog niet eens verzonnen dat er Schiphol geparkeerd gaat worden. Verzocht wordt om een recent milieu effectrapport anno mei 2017.	Zoals in onze reactie onder 1 is vermeld is voor onderhavige aanvraag omgevingsvergunning voor het Schipholparkeren in deelgebied 3 onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Dit rapport dateert van 14 juli 2017 en is als bijlage bij de aanvraag omgevingsvergunning gevoegd. Uit dit rapport blijkt dat de aanvraag ruimschoots voldoet aan de voorwaarden voor de luchtkwaliteit.	Nee

College van Burgemeester en Wethouders van Gemeente Aalsmeer
Postbus 253
1430 AG Aalsmeer

DATUM ONTVANGST	23 NOV. 2017		
BEH / ADV DOOR	VVII	0	
TKN / KOPIE AAN	B&W	Aalsmeer	

Aalsmeer, 21 november 2017

Betreft: Zienswijze Schipholparkeren deelgebied 3 GPA



D-2017/343168, Z-2017/013408

Edelachtbaar College,

Hierbij ontvangt u de zienswijze inzake Schipholparkeren deelgebied 3 GPA, namens de Belangenvereniging Omgeving Molenvliet en de bij de vereniging aangesloten omwonende 40 gezinnen.

Buffer

Op grond van (hieronder geciteerde) informatie uit het geldende bestemmingsplan dient de bufferzone 30 meter breed te zijn, tussen de woonpercelen en de bedrijfskavels te zijn aangelegd (dus 30 meter gerekend vanaf einde van de percelen) en de watergang dient 7 meter breed te zijn.

Aldus pagina 37 van de Toelichting van het Bestemmingsplan¹: *"Achter de bestaande linten die grenzen aan het toekomstige bedrijventerrein, zoals de Aalsmeerderweg en de Hornweg, komt een bufferzone van 30 meter breed"*.

En pagina 39: *"Om de overlast van bedrijfsactiviteiten voor de woningen in de lintbebouwing te beperken zullen er tussen de lintbebouwing en de nieuwe bedrijfskavels in het gebied bufferzones worden gerealiseerd. Deze bufferzones zullen enerzijds zorgen voor een ruimtelijke overgang tussen de woonpercelen en de bedrijfskavels en anderzijds ervoor zorgen dat de bedrijfskavels niet te dicht op de lintbebouwing worden gerealiseerd. Hierdoor kan er voldaan worden aan de richtafstanden zoals die voorkomen in de zogenaamde bedrijvenlijst van de VNG. Bij de ontwikkeling van de bedrijfskavels zal, ondanks de bufferzones, rekening moeten worden gehouden met deze richtafstanden"*.

Pagina 42 van de Toelichting: *"De waterlopen in de groene buffers achter de linten verzamelen het water van de verschillende deelgebieden en voeren het af naar de Machineweg. De minimale breedte van de waterlopen in het hoofdwatersysteem is 7 meter."*

Pagina 54 van de Toelichting: *"Ook tussen de woonbebouwing in de linten van de Hornweg en de Aalsmeerderweg en het bedrijventerrein zal een groenzone van circa 30 meter komen in de vorm van buffers"*.

Deze bepalingen zijn niet voor niets opgenomen en dienen de gerechtvaardigde belangen van omwonenden. Wij zijn van mening dat ook aan het in deze regels gestelde (als minimumvoorwaarde) voldaan moet zijn, voordat verder kan worden gegaan met besluitvorming.

¹ Toelichting Bestemmingsplan Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7, dd 3 november 2011.

Het feit dat het voorgenomen Schipholparkeren niet plaatsvindt binnen de muren van een gebouw, maar in de open buitenlucht, maakt de door een buffer geboden afstand nog belangrijker. Immers dient de buffer om overlast van bedrijfsactiviteiten te beperken². In geval bedrijfsactiviteiten niet plaatsvinden binnen de muren van een gebouw, maar in de open buitenlucht, zal de omgeving daar meer last van ondervinden dan indien deze plaatsvinden binnen een gebouw.

Daarom dient de breedte van de buffer groter te zijn dan 30 meter. Het betreft immers bedrijfsactiviteiten in de open lucht. Daar dient ons inziens zorgvuldig rekening mee worden gehouden. Dat kan door een bredere buffer dan 30 meter dan wel, door een buffer van 30 meter *plus* extra overlastbeperkende maatregelen.

Lantaarnpalen beperkt tot 4 meter hoogte, met afschermende kappen.

Lichthinder en lichtvervuiling zijn in meerder opzichten een groot probleem voor de omgeving. Met name voor direct omwonenden, maar ook in bredere zin ten aanzien van woon- en leefklimaat van mens en dier. Het probleem van lichthinder door directe en indirecte lichtvervuiling en strooilicht dient te worden beperkt. Bij overlast voor de omgeving gaat het daarbij ook om overlast door afgifte van licht aan de lucht en de atmosfeer. Bovendien is het kader van duurzaamheid belangrijk om verspilling van licht en energie te voorkomen.

Helaas wordt in het voorstel alleen aandacht gegeven aan *directe* lichthinder, echter is er via de atmosfeer ook indirecte lichthinder te verwachten. Ook wordt er te beperkt overwogen door te spreken van hinder “vanuit de achtertuinen” (pagina 9), echter gaat het met name ook om hinder vanuit de bovenverdiepingen.

In het kader van voorgaande doen we, onder voorbehoud van alle rechten, een dringend beroep op u ten aanzien van:

- a. Lantaarnpalen beperkt in hoogte tot 4 meter. Naast de beperking van lichthinder, past dit ook beter in de aangekondigde groene identiteit van Green Park en het voorgenomen groene- en parkachtige karakter van de plannen.
- b. Afschermkappen op de armaturen van de lantaarnpalen, bevestigd aan de zijde van aangelegen percelen, ter beperking van directe lichthinder en lichtvervuiling.
- c. Gebruik van bewegingsensoren. Dit biedt naast beperking van lichthinder, ook besparing van energieverbruik in het kader van gewenste duurzaamheid.
- d. Het niet deels naar de lucht richten van lampen voorkomt ongewenste overdracht van licht in de lucht en atmosfeer. Dit beperkt directe en indirecte lichthinder en lichtvervuiling.
- e. Variabele en zeer lage lichtsterkte. Het beperkt directe en indirecte lichthinder en ongewenste reflectie naar de lucht, dus minder strooilicht, lichtvervuiling en licht- en energieverpilling.
- f. Door een juiste plaatsing van bomen op het voorgenomen parkeerterrein kan lichtvervuiling en directe en indirecte lichthinder worden verminderd en bovendien het gewenste groene karakter worden bevorderd. Bijvoorbeeld door het plaatsen

² De Toelichting van het bestemmingsplan bepaalt niet voor niets dat de bufferzone dient om de overlast van bedrijfsactiviteiten te beperken.

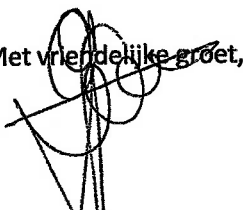
van bomen tussen parkeerstroken, zodanig dat het zicht (vanaf aangrenzende percelen) op de lantaarnpalen en het strooilicht wordt verminderd, als extra afscherming naast de afschermkappen. In verband met de groene identiteit van Green Park zouden we ook willen aanbevelen om gebruik te maken van een open bestrating, waardoor er gelegenheid is voor 40% a 60% groen (zoals gras) tussen de verhardingsmaterialen, waardoor er ook een natuurlijke afwatering ontstaat. Ook dit voegt nog enigszins een groen aspect toe dat veel meer past in het gewenste groene karakter dan bijvoorbeeld een plein met asfalt of soortgelijke verharding.

Dit zijn ons inziens de minimum voorwaarden voordat verdere besluitvorming voorgesteld kan worden.

Tot slot merken we op dat het ons verbaast en zorgen baart dat de momenteel reeds ingerichte drie parkeerterreinen aan de Middenweg nog steeds niet voldoen aan normen, afspraken en toezeggingen. Wij wijzen op (a) de verlichting, (b) de groene buffers die nog niet conform zijn aangelegd hoewel dat vooraf had moeten gebeuren om functioneel te zijn, (c) idem voor de "aan-het-zicht-onttrekkende" beplanting langs de weg, en (d) minstens twee parkeerterreinen zijn niet conform enig bestemmingsplan (hoewel er één wordt "gedoogd").

Wij hechten zeer aan zorgvuldigheid en dat rekening wordt gehouden met de gerechtvaardigde belangen en verzoeken van omwonenden.

Met vriendelijke groet,



Secretaris Belangenvereniging Omgeving Molenvliet

Bijlage: ledenlijst Belangenvereniging Omgeving Molenvliet

DATUM ONTVANGST	23 NOV. 2017		
BEH / ADV DOOR	VH-0		
TKN / KOPIE AAN	Bouw Aalsmeer		



D-2017/343969, Z-2017/013408



INTERNATIONAL

College van burgemeester en wethouders
Postbus 253
1430 AG Aalsmeer

Aalsmeer, 22 november 2017

P.O. Box 1187
1430 BD Aalsmeer
Japanlaan 18
1432 DK Aalsmeer
The Netherlands
T +31(0) 888 100 100
info@duif.nl
www.duif.nl

Betreft: zienswijze Schipholparkeren deelgebied 3 GPA (zaaknummer: Z-2017/013408)

IBAN NL20ABNA0243101600
BIC ABNANL2A

Chamber of Commerce: 34066480
VAT: NL009240317B01

Geacht college,

Burgemeester en wethouders van Aalsmeer zijn voornemens, in afwijking van het bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer, Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7' een omgevingsvergunning te verlenen voor het realiseren van een parkeervoorziening ten behoeve van het Schipholparkeren in deelgebied 3 van Green Park Aalsmeer (zaaknummer: Z-2017/013408)

Het bovengenoemde gebruik past niet binnen de bestemming van het thans geldende bestemmingsplan "Green Park Aalsmeer, Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7". De gronden waarop de parkeervoorziening wordt gerealiseerd hebben de bestemming "Gemengd-2". Binnen deze bestemming zijn logistieke bedrijven en zelfstandige kantoren toegestaan.

De aanvraag om omgevingsvergunning, de ontwerpbeschikking omgevingsvergunning, de ruimtelijke onderbouwing en de overige daarop betrekking hebbende stukken liggen van 13 oktober 2017 tot en met 23 november 2017 (6 weken) ter inzage. Gedurende deze termijn van zes weken kan een ieder betreffende de ontwerp beschikking omgevingsvergunning schriftelijk een zienswijze indienen.

Onze zienswijze is als volgt:

Op grond van artikel 2.1, lid 1, onder c, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is het verboden om zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan

Een aanvraag omgevingsvergunning 'Bouwen', waarbij het bouwwerk of gebruik in strijd is met het bestemmingsplan wordt automatisch aangemerkt als een verzoek om een vergunning 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' (een verzoek om ontheffing).

Ingevolge artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3°, Wabo kan een omgevingsvergunning worden verleend als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder c, Wabo indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Onderhavige ontwerpbeschikking omgevingsvergunning is strijd met een goede ruimtelijke ordening waarbij tevens geen sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Volgens de ontwerpbeschikking omgevingsvergunning hebben de strijdigheden betrekking op:

- Artikel 16.2, onder d (Algemene gebruiksregels) het gebruik van gronden en bebouwing als parkeergelegenheid voor reizigers die vliegen vanaf Schiphol is niet toegestaan;
- Artikel 12, het gebruiken van de gronden als bufferzone inclusief de bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn niet toegestaan.

Beleidslijn Schipholparkeren

Onderhavige ontwerpbeschikking omgevingsvergunning is in strijd met de op 23 januari 2014 door de gemeenteraad van Aalsmeer vastgestelde 'Beleidslijn Schipholparkeren'.

In dit beleidsdocument is o.a. aangegeven dat: "De bestendige gedragslijn van de gemeente is om schipholparkeren, dat wil zeggen het voorzien in parkeerplaatsen ten behoeve van de luchthaven Schiphol, uit de gemeente te weren. Recentelijk wordt daartoe standaard in bestemmingsplannen een verbod opgenomen op het bedrijfsmatig aanbieden van schipholparkeren."

Het document 'Beleidslijn Schipholparkeren' stamt bovendien uit de periode dat er sprake was van een financiële en economische crisis waardoor initiatieven ver achter liepen op de oorspronkelijke verwachtingen. Inmiddels is de economie weer fors aangetrokken en schieten initiatieven op Green Park Aalsmeer en in de omgeving van Aalsmeer en Schiphol weer als paddestoelen uit de grond, en is de visie 'Beleidslijn Schipholparkeren' inmiddels grotendeels weer achterhaald.

In de nieuwe 'Beleidslijn Schipholparkeren' is nadrukkelijk genoemd dat het standpunt onveranderd blijft dat Schipholparkeren in het grootste deel van Aalsmeer tegen gegaan dient te worden. Doorslaggevend daarbij wordt genoemd dat er het besef is dat de huidige economische situatie noodzaakt tot het ontwerpen van nieuwe verdienmodellen en Schipholparkeren in deze gebieden één van de weinige alternatieven is om inkomsten te genereren. De economische situatie anno 2017 noodzaakt inmiddels niet meer tot het ontwerpen van nieuwe verdienmodellen, en derhalve is een afwijking van het bestemmingsplan ten behoeve van Schipholparkeren in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Belemmering ontwikkeling hoogwaardig bedrijventerrein

In voornoemde 'Beleidslijn Schipholparkeren' is aangegeven dat Green Park als concentratiegebied voor hoogwaardig sierteeltgerelateerde bedrijfsactiviteiten is bedoeld. Het bedrijfsmatig parkeren leidt niet tot de kwaliteitsimpuls die op het nieuwe bedrijventerreinen Green Park Aalsmeer zo gewenst is. Bestaande bedrijven, zoals ondergetekende, ondervinden hinder en imagoschade, en bedrijven die zich willen vestigen worden door het weinig aantrekkelijke imago van het parkeren afgeschrikt. Juist voor het aantrekkelijk maken, behouden en verbreden van de marktplaats Aalsmeer is het van belang dat er wordt gericht op hoogwaardig sierteeltgerelateerde bedrijfsactiviteiten.

Volgens het in 2007 voor het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer vastgestelde beeldkwaliteitplan dragen grote parkeerplaatsen niet bij aan de gewenste representatieve uitstraling en dienen deze uit het zicht onder of op de bedrijfsgebouwen te worden gerealiseerd. In lijn hiermee dienen bedrijfsmatige parkeerterreinen uit het zicht te worden gerealiseerd en dienen parkeergebouwen te voldoen aan de eisen uit de Welstandsnota. Onderhavig initiatief is in strijd met het genoemde beeldkwaliteitplan.

De 'Beleidslijn Schipholparkeren' stelt ook nadrukkelijk dat parkeerlocaties "uit het zicht van de openbare weg" dienen te worden gesitueerd. Onderhavig initiatief zal echter niet geheel uit het zicht van de openbare weg gelegenzijn, en is daarmee in strijd met dit beleid, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Luchtvaartverkeerzone / Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Ter plaatse van de locatie van onderhavige ontwerpbesluit omgevingsvergunning is volgende het vigerende bestemmingsplan de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone - LIB III' van toepassing. Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone - LIB III' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge personendichtheid vanwege het luchtverkeer van en naar luchthaven Schiphol.

De ruimtelijke onderbouwing geeft aan dat uit de verkeersstudies blijkt dat ten aanzien van het gebruik als Schipholparkeren dat het op basis van ervaringscijfers bij een gebruik als Schipholparkeren vooral gaat om langparkeren met een gemiddelde parkeerduur van 8-10 dagen. Bij 1.300 parkeerplaatsen leidt dat tot circa 320 ritten van parkerende en vertrekkende auto's per gemiddelde weekdag. De parkeerders worden via pendelbusjes van en naar Schiphol vervoerd. Dit leidt naar verwachting tot 100 ritten met pendelbusjes waardoor het totaal aantal verkeersbewegingen op 420 uitkomt in geval van maximaal 1.300 parkeerplaatsen, waarbij de verkeersbewegingen voor 75% plaatsvinden in de dagperiode, voor 15% in de avondperiode en voor 10% in de nachtperiode.

De locatie waar de parkeervoorziening is voorzien heeft een oppervlak van circa 23.246 m².

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol staat genoemd dat op de in bijlage 3A respectievelijk 3B met de nummers 2 en 3 aangewezen gronden grote concentraties van personen in deze contour moeten worden voorkomen. Daarbij geldt als richtsnoer dat het aantal mensen dat er verblijft, per hectare nooit meer dan 22 bedraagt.

Gezien het aantal verkeersbewegingen dat voor 75% in de dagperiode zal plaatsvinden, het vervoeren van parkeerders in pendelbusjes, het o.a. parkeren van passagiersbusjes zal het aantal aanwezige personen regelmatig meer dan 22 per hectare kunnen bedragen hetgeen in strijd is met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en in strijd is met artikel 17.1 van het vigerende bestemmingsplan Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7.

Weigering voor vergelijkbare aanvragen

Op 14 september 2017 heeft het college van burgemeester en wethouders in de Staatscourant gepubliceerd dat zij voornemens is de aanvraag om omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7' en 'Green Park Aalsmeer deelgebied 5, bouwgrenzen kavel 1' Ecuadorlaan 21 ten behoeve van het legaliseren van hogere lichtmasten en het legaliseren van een aantal reeds gerealiseerde parkeerplaatsen te weigeren.

In beide voornoemde vastgestelde bestemmingsplannen worden onder verboden gebruik in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van het gebruik van gronden en bebouwing als parkeergelegenheid voor reizigers die vliegen vanaf Schiphol. Bovendien is aangegeven dat het initiatief Ecuadorlaan 21 in strijd is met de op 23 januari 2014 door de gemeenteraad van Aalsmeer vastgestelde 'Beleidslijn Schipholparkeren'.

In het op 14 september 2017 gepubliceerde ontwerpbesluit is aangegeven dat er geen aanleiding bestaat van het recent vastgestelde bestemmingsplan en van de beleidslijn af te wijken.

Het college van B&W handelt in strijd met het gelijkheidsbeginsel en het verbod op willekeur. Volgens vaste jurisprudentie vergt het gelijkheidsbeginsel een consistent en doordacht bestuursbeleid. Het veronderstelt dat het bestuur welbewust richting geeft en derhalve een algemene gedragslijn volgt ten aanzien van zijn optreden in vergelijkbare gevallen. Derhalve dient onderhavige omgevingsvergunning nr. Z-2017/013408 ook te worden geweigerd.

Motivering en belangenafweging verlening omgevingsvergunning is onvoldoende draagkrachtig

De ontwerpbeschikking omgevingsvergunning voor het realiseren van een parkeervoorziening ten behoeve van het Schipholparkeren is planologisch gezien niet anders dan aanvragen voor een omgevingsvergunning die in de nabije omgeving zijn geweigerd, zoals: Ecuadorlaan 21 te Aalsmeer, Noorddammerweg 105 en Noorddammerweg 101 te Amstelveen.

De motivering en belangenafweging om onderhavige aanvraag omgevingsvergunning (voornemens) te verlenen is daardoor onvoldoende draagkrachtig. Het ontbreken van een deugdelijke belangenafweging klemmt hier des te meer, omdat ondergetekende mede-eigenaar is van een perceel in de regio Aalsmeer-Amstelveen alwaar een omgevingsvergunning is geweigerd waarbij als motivering werd aangegeven dat er voldoende parkeervoorzieningen op Schiphol aanwezig zijn, en er door luchthavenreizigers wordt uitgeweken naar de regio vanwege de goedkopere parkeervoorzieningen, hetgeen als onwenselijk werd geacht.

Behoeftte als gevolg van prijsstelling van het parkeren op Schiphol

In de ruimtelijke onderbouwing staat vermeld dat er door de prijsstelling van het parkeren op Schiphol zelf een structurele behoefte is aan Schiphol parkeren in de regio.

Het behouden van een goed ondernemersklimaat vormt onderdeel van de goede ruimtelijke ordening.

Artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 2º, van de Wabo betreft een regel die is gesteld in het kader van de goede ruimtelijke ordening, waarvan het behouden en herstellen van een uit ruimtelijk oogpunt goed woon-, werk- en ondernemersklimaat een onderdeel vormt. Artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 2º, van de Wabo beschermt derhalve de belangen van Schiphol. Onderhavige omgevingsvergunning zal leiden tot een minder goed ondernemersklimaat door een mogelijke vermindering van het aantal klanten en daardoor tot een daling van haar omzet en inkomsten op Schiphol, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

M.e.r.-beoordeling

Ten onrechte heeft geen m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden. De aanvraag omgevingsvergunning voor het realiseren van een parkeervoorzieningen ten behoeve van Schipholparkeren dient als een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in onderdeel D11.2, kolom 1, van de bijlage bij het Besluit mer te worden aangemerkt. Wegens afwijking van het bestemmingsplan is er sprake van een verruiming van de gebruiksmogelijkheden. Omdat er sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen zal een m.e.r.-beoordeling moeten worden uitgevoerd.

Nadelige milieugevolgen

Op pagina 21 van de ruimtelijke onderbouwing staat vermeld dat het geldende bestemmingsplan diverse functies ter plaatse van het projectgebied toestaat. Het project leidt volgens de ruimtelijke onderbouwing tot een andere functie ten opzichte van het geldende bestemmingsplan, maar niet tot een intensivering van het gebruik. Het toestaan van een parkeervoorziening wordt passend op een bedrijventerrein als het onderhavige gezien. Belangrijke nadelige gevolgen voor het verkeer en het milieu (waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) worden niet verwacht.

Wij bestrijden dit.

Onderhavige planlocatie is gelegen in deelgebied 3 van Green Park Aalsmeer. Deelgebied 3 is grotendeels gelegen binnen zone van 3 van het Luchthavenindelingbesluit waardoor er vanuit veiligheidsoogpunt beperkingen gelden voor het aantal aanwezige personen. Op pagina 5 van de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven dat in het oorspronkelijke plan voor deelgebied 3 was uitgegaan van een voornamelijk groen-blauwe invulling met beperkt ruimte voor nieuwe bedrijfsfuncties en enkele bedrijfspercelen langs de Molenvlietweg (de Hoeksteen). Deze oorspronkelijke opzet van deelgebied 3 zou grotendeels behouden blijven doordat de nadruk ligt op een groen-blauwe invulling van het deelgebied.

Een parkeerterrein in plaats van een voornamelijk groen-blauwe invulling leidt derhalve tot een intensivering van het gebruik ter plaatse, waardoor er belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het verkeer en milieu.

Daarbij wordt de projectlocatie aan de noordzijde begrensd door een paddenpoel (zie afbeelding op pagina 3 van de ruimtelijke onderbouwing). Geluid- en lichthinder zullen een negatief effect hebben op de nabijgelegen paddenpoel.

Volgens het vigerende bestemmingsplan is er een kans op het voorkomen van foeragerende vleermuizen. De aanwezigheid van foeragerende vleermuizen ontbreekt ten onrechte in de ruimtelijke onderbouwing. Het is onduidelijk of de vleermuizen tijdens en na de realisatie van de plannen kunnen blijven vliegen, foerageren en baltsen, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In de nabijheid van de projectlocatie is sprake van een gebied met veel groen en water dat foerageergebied vormt voor alle vleermuizen. Lichthinder beïnvloedt het moment van uitvliegen van vleermuizen. In een verlichte omgeving vertrekken de vleermuizen later op nacht, hetgeen een negatief effect heeft op de vleermuis, omdat net in de uren na het invallen van de duisternis de meeste insecten actief zijn. Later op de avond, wanneer de temperatuur daalt, daalt ook de insectenactiviteit. Door later uit te vliegen zien de vleermuizen hun jachtijd ingekort.

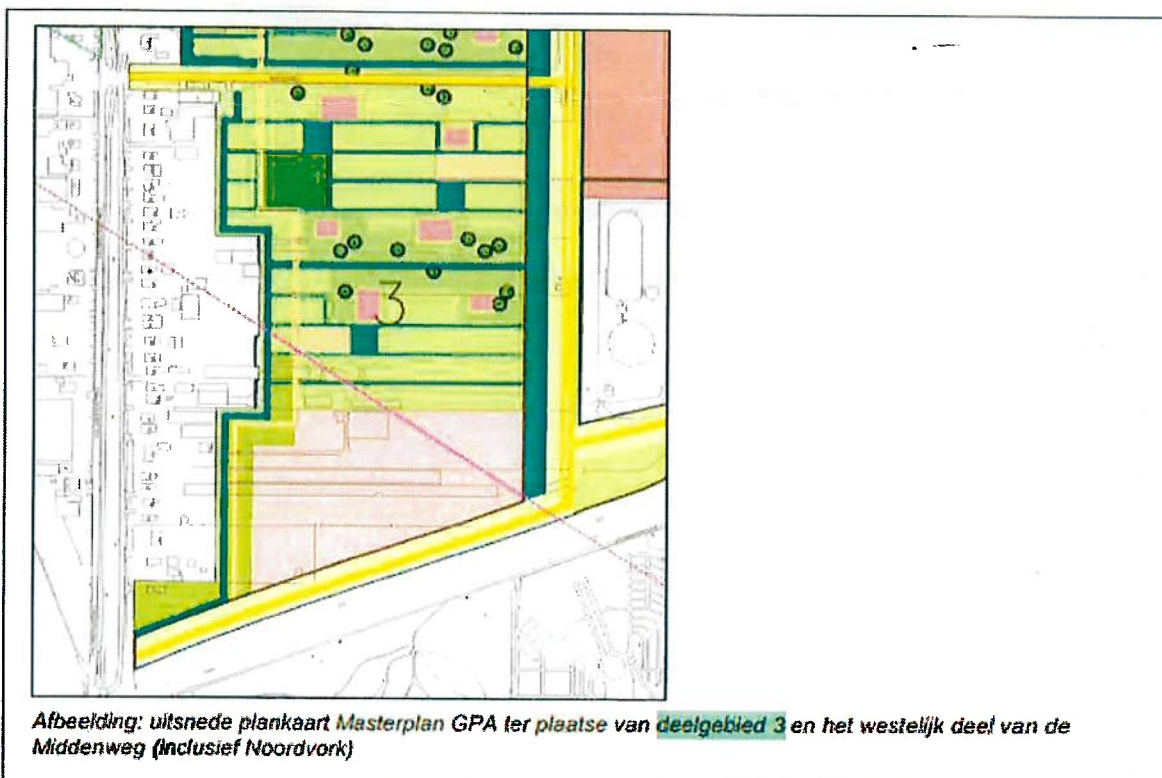
Op pagina 9 van de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven dat terreinverlichting zal worden aangebracht. Ten onrechte is niet onderzocht wat het aanbrengen van terreinverlichting voor effecten zal geven ten opzichte van in de omgeving aanwezige flora en fauna.

Verkeer

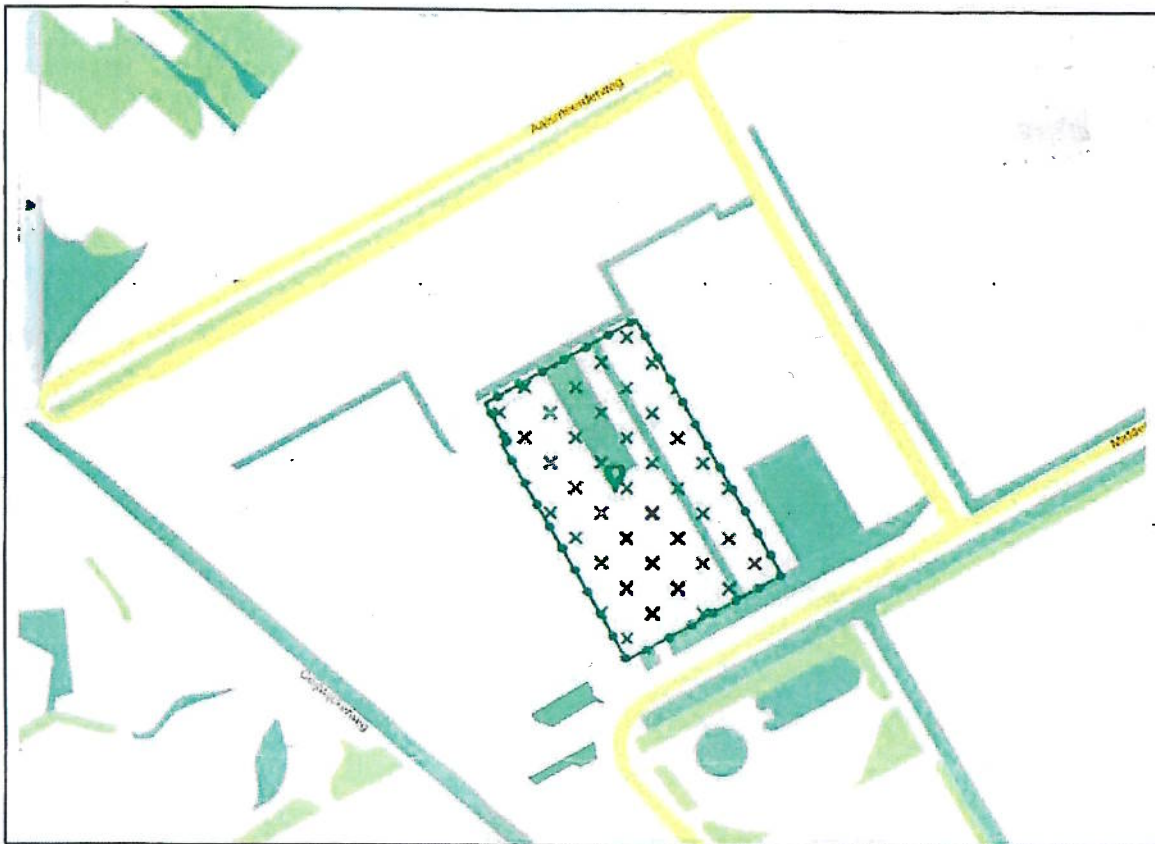
De ruimtelijke onderbouwing geeft aan dat omdat het programma van het voorliggende project ten opzichte van de verkeersstudie is gewijzigd van 880 parkeerplaatsen naar 1.300 parkeerplaatsen is door Goudappel Coffeng een aanvullende notitie opgesteld (d.d. 17 juli 2017).

In de 'Gewijzigde invulling Schipholparkeren deelgebied 3' is aangegeven dat in de rapportage 'Structuurvisie Greenpark analyse verkeer en milieu' d.d. 22 maart 2017 voor deelgebied 3 is uitgegaan van 880 parkeerplaatsen voor het zogenaamde Schipholparkeren. Het voornemen is om 1.300 parkeerplaatsen voor onderhavige omgevingsvergunning te realiseren.

Onderhavige omgevingsvergunning is slechts een deel van deelgebied 3. Ten onrechte worden cijfers van toepassing voor het gehele deelgebied 3 gehanteerd voor onderhavige ontwerpbeschikking omgevingsvergunning voor het realiseren van een parkeervoorziening ten behoeve van het Schipholparkeren, derhalve deugt de aanvullende notitie opgesteld door Goudappel Coffeng niet.



Afbeelding bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer, Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7'



Verbeelding ontwerpbeschikking omgevingsvergunning Schipholparkeren

Kortom, wij verzoeken u de omgevingsvergunning Schipholparkeren te weigeren.

Hoogachtend,

Namens:

Duif International

Handelskwekerij Duifs Florist B.V.

Extra reactie op parkeerbeleid 23-11-2017

Hiermede nogmaals mijn schrijven aan burgemeester en wethouders. d.d. 3-5-2017 omdat ik hierover geen enkele reactie uwerzijds heb gekregen!

Ter aanvulling meld ik LI nog het volgende.

Door de vlieg eigenschappen van alle vliegtuigen boven ons wordt de vervuilde lucht naar beneden gedrukt, en verspreid. Met "vortex" is dit helemaal extreem.

De vieze lucht komt gewoon via je luchtroosters in huis.

Zo ook in de gehele wijk Stommeer (u weet wel waar de dakpannen zijn gehaakt)

Een quist in die hoek moeten 4000 autos geparkeerd gaan worden?

Dat een minachting naar Llw. inwoners

Het parkeerterrein welke moet komen het dichtst bij de molen is precies de landingsroute.

Hier zitten de vliegtuigen "zo laag" dat met een normaal geweer dwars door vleugel en brandstof tanks heen geschoten kan worden. Dit moeten we toch niet mogelijk kunnen maken voor terroristen.



D-2017/343656, Z-2017/013408

DATUM ONTVANGST	23 NOV. 2017		
ADV DOOR	VVH	U-D	SO
KOPIE AAN	Bew Aalsmeer		

3.5.2017

- Aan burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer.
- Betreft: gewijzigde vaststelling bestemmingsplan „Particiele herziening N201 zone - Schipholparkeren
 - Na mijn bezwaar op de structuurvisie Green Park Aalsmeer kreeg ik de nota van inspraak 24-Mei 2016
 - Op mijn vraagstellingen in de brief wordt in Uw nota van inspraak geen totaak andere overgave gegeven t.w.
 - In mijn brief wijs ik U op de meest voorkomende zuidelijk en zuidwestelijke wind, een steeds drukker middenweg, sterk nog aansluitend op Uw rondweg (midden door een nieuwe wijk) en de Aalsmeerderlaan
 - Ook vermeld ik de alsmaar drukker wordende Aalsmeerbaan boven ons hoofd door start en landingen
 - Ter illustratie stuur ik enkele hedera bladzijes mee vol roet en troep.
 - „Verpakking“ over Uw omschrijving in de nota van inspraak „U heeft het daar alleen over „geluidsbelasting“? „goutje“? bewust? of niet serieus genomen?
 - Vervolgens wilt U door middel van een berekening aantonen hoeveel motorvoertuigenbewegingen er per etmaal (7 dagen dag en nacht) zullen plaatsvinden
 - In deze berekening „vergeet“ U even dat iedereen die een auto gaat stallen of weer ophalen ook „gebracht of gehaald“ word van of naar Schiphol
 - Doe gerust de bewegingsaantallen $\times 2$ want de effecten zien we nu al alle dagen direct om ons heen busje met chauffeur + 1 inzittende
 - Ook mag U gaan twijfelen aan 80% bezetting daar nu alles al barstens vol staat
 - In Uw omschrijving over het meesturen van hedera blad schrijft U „waarin aan de achterzijde tussen de haartjes fynstof zit“ (het woord roet laat U weg)
 - Ter illustratie stuur ik nogmaals wat blad mee om U te laten zien dat de roet en fynstof aan de voorkant van het blad zit
 - In al Uw bestemmingsplannen, gebiedsvisies, structuurvisies en allerlei aanpassingen en deeloplossingen blijf U vasthouden aan het luingerende bestemmingsplan
 - Daarbij vaart U terug op onderzoek RIVM 2015, en in 2011 is onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit
 - We leven nu in Mei 2017 en in 2011 of 2015 was er nog niet eens verkennen dat er Schiphol gepointeerd moet gaan worden

.. Hiermede nogmaals het verzoek om een recent
milieu effectrapport anno Mei 2017 (met juiste cijfers)
m.b.t. Aalsmeerder Sluis/landingskranen (heden + toekomst)
Middenweg compleet met rondweg en aalsmeerder
derhaan parkeerplaatsen
groot-schalig parkeren onder de aalsmeerderboor.

!  Pal aansluitend aan het watertje, achter ons
land en de geplande parkeervoorziening
ligt onze groente tuin met groentekas sinds
de grondwilt met de gemeente.
Hier eten alle dagen 18 gezinnen wit mee

!  Als U niet bereid bent aan mijn verzoek te
voldoen, zal ik via een advocaat mijn recht
gaan roeken bij de raad van Staten.