Ruimtelijke onderbouwing

Projectnummer: 359857
Referentienummer: SWNL0249795-D5
Datum: 09-06-2022

Parkeerterrein Koninklijke de Vries Scheepsbouw

Ruimtelijke onderbouwing

Koninklijke de Vries Scheepsbouw B.V.
Dhr. H. Achterberg
Oosteinderweg 25
1432 Aalsmeer

Sweco
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Lisanne Teunissen
Adviseur ruimtelijke ordening
T +31 88 811 65 55
M +31 6 57 38 49 86

Verantwoording

Titel	Parkeerterrein Koninklijke de Vries Scheepsbouw
Subtitel	Ruimtelijke onderbouwing
Projectnummer	359857
Revisie	D7
Datum	09-06-2022
Auteur	Lisanne Teunissen
E-mailadres	lisanne.teunissen@sweco.nl
Gecontroleerd door	Maurits Moes
Goedgekeurd door	Lourens Hogenbirk

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Ligging plangebied 4
1.3 Vigerend bestemmingsplan 5
1.4 Leeswijzer 6
2 Huidige en toekomstige situatie 7
2.1 Geschiedenis 7
2.2 Voorgenomen planontwikkeling 8
3 Behoefte aan het parkeerterrein 11
3.1 Behoefte parkeerterrein 11
4 Beleid 12
5 Milieu- en omgevingseffecten 16
5.1 Bodemkwaliteit 16
5.2 Natuur 17
5.3 Geluid 19
5.4 Water(compensatie) 20
5.5 Verkeer en parkeren 21
5.6 Lichthinder 22
5.7 Overige aspecten 23
6 Uitvoerbaarheid 24
6.1 Economische uitvoerbaarheid 24
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 24
7 Conclusie 25

Bijlage 1 Bestaand geluidsscherm
Bijlage 2 Tekening ophaalbrug
Bijlage 3 Afschrift watervergunning
Bijlage 4 Situatietekening parkeerterrein de Vries
Bijlage 5 Notitie bodemkwaliteit
Bijlage 6 Quickscan flora en fauna
Bijlage 7 Uitgangspunten Aerius-berekening
Bijlage 8 Aerius-berekening aanlegfase
Bijlage 9 Aerius-berekening gebruiksfase
Bijlage 10 Akoestisch onderzoek
Bijlage 11 Detailtekening uitrit
Bijlage 12 Beplantingsplan

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Koninklijke de Vries Scheepsbouw (hierna: de Vries) heeft een nieuw parkeerterrein aangelegd om voldoende parkeerruimte te kunnen bieden aan de werknemers van de scheepswerf. Het parkeerterrein is aangelegd naast het bestaande parkeerterrein aan de Oosteinderweg 49 in Aalsmeer. Beide parkeerterreinen zijn met elkaar verbonden door een ophaalbrug. Op het parkeerterrein zijn een geluidsscherm, lichtmasten en groenstroken gerealiseerd. Ook is de uitrit verbreed en wordt een sloot gedempt.

De genoemde werken en werkzaamheden passen niet binnen het vigerende bestemmingsplan ”Oosteinderweg 2020”. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, is in overleg met de gemeente, een omgevingsvergunning aangevraagd om buitenplans af te wijken van het bestemmingsplan (art. 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo). Ook zijn de andere benodigde omgevingsvergunningen aangevraagd (bouwen/aanleg/inrit/water). Voorliggend document betreft de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van deze aanvraag.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied betreft de percelen aan de Oosteinderweg 49, kadastraal bekend als gemeente Aalsmeer, sectie G onder perceelnummers 5610 en 5611. Het plangebied is omringd door watergangen en wordt globaal begrensd door:

- agrarische- en natuurpercelen aan de noordzijde;
- agrarische percelen in het oosten;
- de Oosteinderweg ten zuiden;
- het bestaande parkeerterrein van de Vries aan de westzijde.

De ligging van het plangebied is globaal weergeven in onderstaand figuur.

Figuur 1 Globale ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied is het bestemmingsplan “Oosteinderweg 2020” van kracht. Het perceel heeft grotendeels de bestemming “Agrarische – Tuinbouw”. Volgens artikel 3.1 van het bestemmingsplan zijn deze gronden bedoeld voor de uitoefeningen van een tuinbouwbedrijf en tuinbouwgronden met daarbij behorende bedrijfsgebouwen voor de agrarische bedrijfsuitoefening, bouwwerken, geen gebouw zijnde en voorzieningen, zoals parkeervoorzieningen voor het agrarische gebruik. Het gebruik van gronden als parkeervoorziening ten behoeve van de scheepswerf de Vries past daarom niet binnen het vigerende bestemmingsplan.

Een deel van het plangebied kent de bestemming “Water”. Binnen deze bestemming zijn bruggen toegestaan tot een maximale bouwhoogte van 3 meter. De gerealiseerde ophaalbrug is hoger dan 3 meter en past dus ook niet binnen het bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan is tevens opgenomen dat het zonder omgevingsvergunning niet is toegestaan om de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- het dempen van watergangen, en;
- het ontginnen, bodem verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van gronden;

Op basis van deze analyse kan worden geconcludeerd dat het parkeerterrein, de ophaalbrug en de hiervoor benodigde werkzaamheden niet passen binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan.

Om het plan toch mogelijk te maken is een omgevingsvergunning aangevraagd op grond van artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Met deze omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de desbetreffende artikelen van het vigerende bestemmingsplan.

Een separate aanlegvergunning is niet nodig, maar kan als werkzaamheid worden meegenomen in onderhavige omgevingsvergunningaanvraag.

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de geschiedenis, huidige en toekomstige situatie binnen het plangebied.
- In hoofdstuk 3 wordt de behoefte aan het parkeerterrein beschreven.
- Hoofdstuk 4 beschrijft het relevante beleid.
- In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op alle milieu- en omgevingsaspecten.
- Hoofdstuk 6 concludeert of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De inhoud van deze ruimtelijke onderbouwing is afgestemd op het verzoek om aanvullingen van 2 april 2019 (Z19-020203) en de verschillende telefoongesprekken en mailwisselingen met de desbetreffende afdelingen van de gemeente en omgevingsdienst.

2 Huidige en toekomstige situatie

2.1 Geschiedenis

De oppervlakte van het perceel aan de Oosteinderweg 49 bedraagt in totaal 7.410 m². Voorheen bestond het perceel aan de Oosteinderweg 49 in Aalsmeer uit een agrarisch perceel ten behoeve van een sierteeltbedrijf. Op het perceel stonden verouderde teeltkassen, bedrijfsschuren en een bedrijfswoning.

De bedrijfsvoering is al enige tijd gestopt en de Vries heeft de oude opstallen gesaneerd. In 2016 is hiervoor een sloopmelding gedaan onder aanvraagnummer 2542035. In 2017 heeft De Vries het parkeerterrein gefaseerd aangelegd. De parkeervoorziening is gerelateerd aan de werfactiviteiten van de Vries. Te midden van het perceel bevinden zich twee ligplaatsen voor woonarken en een botenhuis.

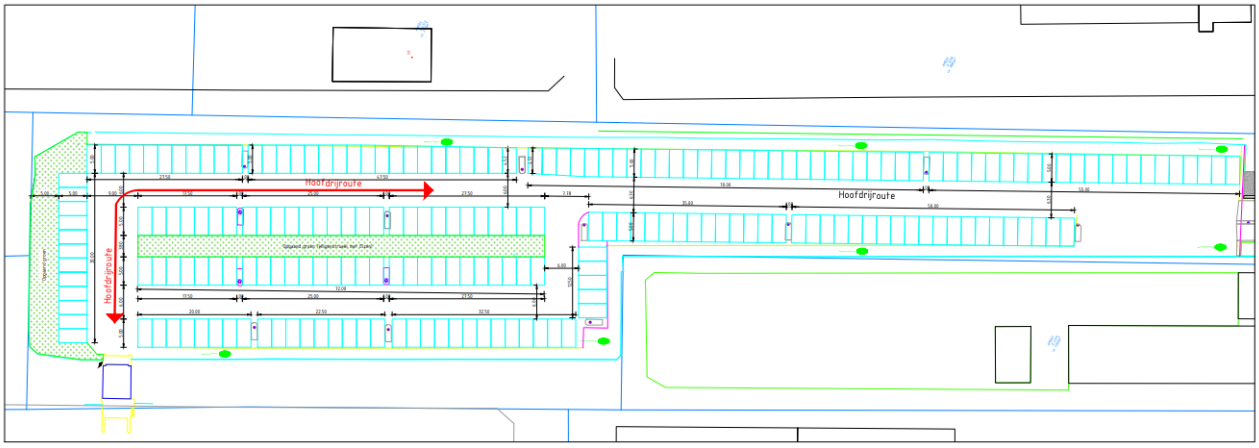
Figuur 2 Oude luchtfoto plangebied (incl. kassen, woonark en botenhuis).

Figuur 3 Plangebied na sanering kassen

Figuur 4 (Gesaneerde) bedrijfswoning aan de Oosteinderweg 49

2.2 Voorgenomen planontwikkeling

Het parkeerterrein is in 2017 gefaseerd aangelegd om in de behoefte van de werknemers van de scheepswerf te voorzien en zodoende geen (parkeer)overlast te veroorzaken langs de Oosteinderweg. Het perceel is (half) verhard met een rijbaan van asfalt en parkeervakken van doorlatende verharding van gebroken puin en grind. Het parkeerterrein biedt ruimte voor in totaal 223 parkeerplaatsen, waarvan de laatste 75 nog moeten worden gerealiseerd. Op het parkeerterrein zijn lichtmasten gerealiseerd. De lichtmasten zijn 3 meter hoog en voorzien van LED verlichting. Het zijn mobiele lichtmasten welke geplaatst zijn op betonplaten (figuur 6). Tevens is een perceelafscheiding van 2 meter geplaatst tussen Oosteinderweg 49 en Oosteinderweg 47. De perceelafscheiding dient als geluidsscherm om geluidhinder van wegverkeer op het terrein te voorkomen voor de bewoners van Oosteinderweg 47. Meer informatie over het geluidsscherm is opgenomen in bijlage 1. Voor beide bouwwerken zijn omgevingsvergunningen (bouwen) aangevraagd. Een tweede geluidsscherm is noodzakelijk om de geluidbelasting van twee woonarken en twee woningen te reduceren (zie paragraaf 5.4). Dit geluidsscherm krijgt een hoogte van 2 meter, een lengte van circa 58 meter en een massa van ≥10 kg/m².



Figuur 5 nieuwe parkeerterrein, ophaalbrug en geluidsscherm

Figuur 6 Mobiele lichtmast

Om een verbinding te leggen tussen het bestaande parkeerterrein van de Vries en het nieuwe parkeerterrein aan de Oosteinderweg 49 is een ophaalbrug aangelegd tussen de percelen met perceelnummers 5610 en 5703. Een tekening van de ophaalbrug is opgenomen in bijlage 2. De brug is reeds tijdelijk vergund op 24 juli 2018 en bekend onder zaaknummer Z18-000899. De brug wordt meegenomen in onderhavige omgevingsvergunningaanvraag om de brug permanent te vergunnen.

Met onderhavige omgevingsvergunningaanvraag wordt het bestaande parkeerterrein, de ophaalbrug en de benodigde werkzaamheden mogelijk gemaakt. Ten behoeve van het goed functioneren van het parkeerterrein wordt de watergang gedempt. Dit biedt ruimte voor de laatste 75 parkeerplaatsen. Het oppervlaktewater van de gedempte watergang dat hiermee verdwijnt, wordt elders binnen hetzelfde peilgebied gecompenseerd. Voor het dempen van de watergang is een watervergunning verkregen van Hoogheemraadschap Rijnland (zie paragraaf 3.3). Een afschrift van deze vergunning is opgenomen in bijlage 3. De bestaande woonark, gelegen te midden van de watergang, wordt verplaatst naar de voorzijde van het perceel. Voor het verplaatsen van de woonark loopt reeds een separate ruimtelijke procedure. Zodra voorliggende aanvraag wordt goedgekeurd en het parkeerterrein wordt gelegaliseerd, wordt de procedure voor de verplaatsing van de woonark voortgezet. De (nog te verplaatsen) woonark is wel alvast meegenomen in het akoestisch onderzoek (paragraaf 5.3) om een compleet beeld te krijgen van de mogelijke geluidhinder van het parkeerterrein.

Een situatietekening van het gehele terrein is opgenomen in bijlage 4.

3 Behoefte aan het parkeerterrein

3.1 Behoefte parkeerterrein

Het huidige parkeerterrein van De Vries ruimte voor 349 parkeerplaatsen. Het nieuwe parkeerterrein aan de Oosteinderweg 49 biedt in totaal ruimte voor 223 parkeerplaatsen (waarvan de laatste 75 nog moeten worden aangelegd) en is aangelegd om in de behoefte van de werknemers van de scheepswerf te voorzien. Deze toegenomen behoefte is veroorzaakt door verschillende aspecten: de capaciteit van de bouwplaats is vergroot, de doorlooptijd van het bouwen van schepen is verkort en de marktvraag is veranderd.

Verhoogde capaciteit
De werkplaats is aangepast, waardoor de capaciteit is verhoogd. Waar voorheen schepen tot 550 ton konden worden gebouwd, kunnen momenteel schepen tot 1200 ton worden gebouwd. Dit betekent dat de grootte van de schepen ruim is verdubbeld. Het aantal mensen dat nodig is om deze schepen te bouwen, is daarmee ook toegenomen.

Verkorte doorlooptijd
De doorlooptijd waarbinnen de schepen moeten worden gebouwd is verkort van 18 maanden naar 13 maanden. Dit betekent dat schepen 28% sneller moeten worden gebouwd dan voorheen. Om dit te kunnen bewerkstelligen moet extra mankracht worden ingezet.

Veranderde markt
Door de laatste economische crisis is het bouwproces van enkele schepen stil komen te liggen. Nu de markt is veranderd kunnen deze oude productieplanningen weer worden opgepakt en komen deze naast de nieuwe productieplanningen te liggen. Dit maakt dat er extra mankracht nodig is om meerdere schepen tegelijkertijd te kunnen bouwen. Sinds 2017 zijn daardoor nieuwe onderaannemers gestart op de werf, wat heeft gezorgd voor een stijging in werknemers en daardoor het aantal auto’s.

De huidige markt vraagt daarnaast niet alleen om nieuwe schepen te bouwen, maar ook om bestaande schepen te refitten (herstellen) op de werf. Deze verandering in klantbehoefte heeft tot gevolg dat extra mankracht noodzakelijk is.

Het parkeerterrein uit onderhavig plan voorziet niet alleen in de huidige behoefte, maar ook in de toekomstige parkeerbehoefte van de werknemers van de Vries. Door de verplaatsing van de woonark wordt ruimte geboden voor de laatste 75 parkeerplaatsen op de Oosteinderweg 49. Dit geeft enige flexibiliteit om verder uit te kunnen breiden en eventuele werkpieken te handhaven en te voorzien in parkeren op eigen terrein.

4 Beleid

Voor een goede ruimtelijke ordening is het van belang de doorwerking na te gaan van eerder vastgesteld ruimtelijk beleid van de overheid. Het planologisch mogelijk maken van een parkeerterrein in de gemeente Aalsmeer is geen project van nationaal belang en niet in strijd met de doelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening of het Besluit ruimtelijke ordening. Voorliggend initiatief is daarnaast niet in strijd met de Omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland en houdt rekening met ambities van de Omgevingsvisie van Noord-Holland. Ook sluit het initiatief aan bij het algemene gemeentelijk beleid van de gemeente Aalsmeer en voldoet het aan de Nota parkeernormen Aalsmeer 2016. De gemeente heeft op 3 december 2020 de structuurvisie Bovenlanden Oosteinderweg vastgesteld. Gezien voorliggend plan wordt gerealiseerd op de gronden waar de structuurvisie betrekking op heeft, wordt hieronder een paragraaf gewijd aan de onderbouwing dat het planvoornemen passend is binnen dit beleid.

4.1 Structuurvisie Bovenlanden Oosteinderweg

De structuurvisie geeft de gewenste ontwikkelingsrichting aan voor de Bovenlanden Oosteinderweg op weg naar 2040. Enerzijds is de structuurvisie ruimtelijk richtinggevend voor initiatiefnemers, anderzijds is de visie een lobbydocument om fondsen te werven voor de transformatiekosten die niet door initiatiefnemers en gemeente gedragen kunnen worden.

Visie: een vitaal landschap

Het streefbeeld voor de Bovenlanden in 2040 is dat het historische landschap een nieuw leven krijgt. Veel seringenkwekers zullen in 2040 zijn gestopt, maar een deel van de trekheestercultuur zal mogelijk overeind blijven door schaalvergroting, een efficiëntere indeling van kavels en door recreatieve nevenactiviteiten, zoals dag- en verblijfsrecreatie. De overige delen van een brede zone langs de Ringvaart (maar ook aan de kant van de Stommeerkade en Hogedijk) worden natuurgebied. Hierdoor vormt het eilandenrijk van de Bovenlanden in 2040 voor veel diersoorten een belangrijke schakel in de ecologische verbinding tussen de Westeinderplassen en het Amsterdamse Bos. Dat geldt ook in recreatief opzicht, met goede recreatieve vaarverbindingen en (regionale) routes voor fietsers en wandelaars. In het natuurgebied is ruimte voor kleinschalige recreatiemogelijkheden in het groen.

De aanwezigheid van het vele groen, de natuurwaarden en de recreatieve mogelijkheden draagt in 2040 sterk bij aan het woongenot van de bewoners. Het groen is vanaf de Oosteinderweg ook beter zichtbaar geworden. In een brede zone in het verlengde van de Aalsmeerbaan lopen water en natuur zelfs helemaal door tot aan de weg. Tuinbouwbedrijven die hier door de luchtvaartbelemmeringen niet meer goed konden functioneren, hebben zich vanuit een regionaal Omgevingsfonds laten uitkopen. En bewoners die zich zorgen maakten over de verkoopbaarheid van hun woning in de zwaarbelaste gebieden hebben zich eveneens vanuit dit fonds laten uitkopen.

Behalve door de sterkere beleving van het groen is het leefklimaat voor bewoners in 2040 ook verbeterd doordat de verkeersoverlast op de Oosteinderweg is teruggedrongen. Het aantal verkeersbewegingen - vooral van vrachtverkeer - is sterk verminderd. Dit komt doordat bedrijven die veel (vracht)verkeer genereren, ervoor gekozen hebben hun bedrijf verder te ontwikkelen op een bedrijventerrein of een locatie voor detailhandel elders in Aalsmeer. Verkeersmaatregelen buiten het plangebied - gericht op het voorkomen van sluipverkeer - en snelheidremmende maatregelen op de Oosteinderweg zelf hebben voor een verdere afname van (vracht)verkeer en een verbetering van de verkeersveiligheid

gezorgd. Door herinrichting van de weg is deze aantrekkelijker en een stuk veiliger geworden voor fietsers en voetgangers.

Direct aan de Oosteinderweg staan vooral woningen. De zone achter de woonbebouwing is in 2040 volop in ontwikkeling. Steeds meer oude kassen, loodsen en schuren hebben een nieuwe functie gekregen of zijn vervangen door nieuwe bebouwing waarin kleinschalige recreatieve functies zijn gekomen. Ook zijn er kleine bedrijfjes gekomen met een lage verkeersaantrekkende werking. Achter het lint bevinden zich nog enkele grotere bedrijven die afhankelijk zijn van een ligging aan het water. Verder is de bedrijvigheid kleinschalig, met een lage milieucategorie en weinig (vracht)verkeersbewegingen. Door het opruimen van de oude bebouwing en doordat de (nieuwe) bebouwing en parkeerplekken landschappelijk goed zijn ingepast in het groen is de ruimtelijke kwaliteit sterk verbeterd.

Op een paar plekken achter het lint kunnen kleine zonnevelden worden ontwikkeld, omzoomd door riet en elzen. Tussen of onder de panelen is voldoende ruimte voor de ontwikkeling van natuurwaarden of voor open teelt. Zo wordt een bijdrage geleverd aan de energietransitie zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteiten van het gebied.

Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en elementen in het gebied, zoals de oude schoorstenen, zijn in 2040 bewaard gebleven en hebben soms een nieuwe functie gekregen. De omgeving van het veilinggebouw Bloemenlust heeft een nieuwe inrichting gekregen die past bij de identiteit van de Bovenlanden en bij Aalsmeer: een fraai bloemenplein aan het water. Hier kunnen festiviteiten en kleine evenementen worden georganiseerd. Hierdoor is de veiling weer echt het hart van het gebied geworden, met een goede ruimtelijke kwaliteit.

Indeling in vier zones

Het streefbeeld en de ontwikkelingen die daar passend bij zijn, zijn niet voor het hele gebied hetzelfde. In de structuurvisie wordt onderscheid gemaakt in vier zones:

- de Ringvaartzone: een landschappelijk gezien aantrekkelijke zone langs de Ringvaart die fungeert als ecologische verbindingszone, met daarbinnen incidenteel een kleinschalige recreatieve voorziening;
- de groene zone: een groengebied bestaande uit natuur en open teelt met op enkele plekken ruimte voor extensieve vormen van (verblijfs)recreatie en/of kleinschalige zonnevelden, ingepast in het groen;
- de ontwikkelingszone: een zone achter het lint waar onder voorwaarden ruimte is voor transformatie naar of intensivering / beperkte uitbreiding van kleinschalige recreatie, passende bedrijvigheid (tuinbouwbedrijven, recreatiebedrijven, watergebonden bedrijven of kleinschalige bedrijvigheid in lage milieucategorie waarbij gedacht kan worden aan kleinschalige dienstverlening), kleinschalige zonnevelden, tuinbouw, natuur en eventueel een enkele woning;
- het levendige lint: het bebouwingslint langs de Oosteinderweg dat hoofdzakelijk uit woonbebouwing bestaat.

In de visie wordt per zone eerst het streefbeeld beschreven met een integraal afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen dat aangeeft waaraan initiatieven moeten bijdragen. Ook wordt beschreven welke functies in de verschillende zones passen en welke uitgangspunten daarbij van toepassing zijn. De overkoepelende doelstelling van deze visie is het geven van kaders en handvatten voor het:

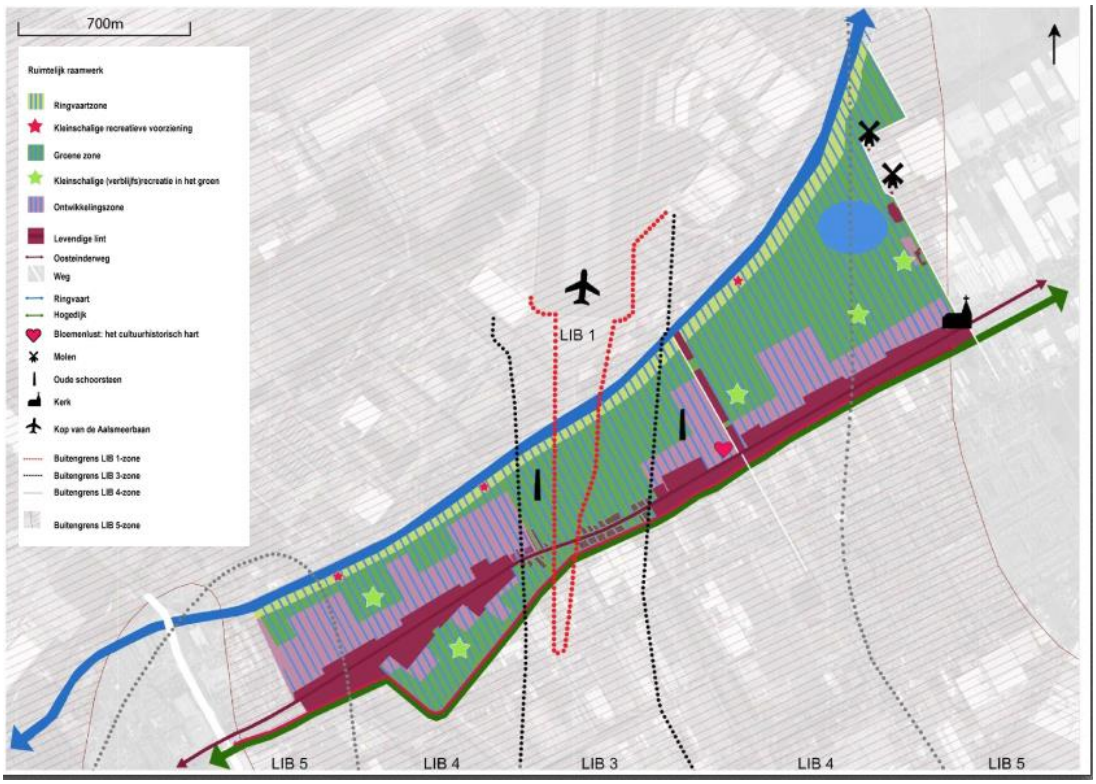
- vergroten van de leefbaarheid (vooral voor bewoners);
- bieden van een duidelijk perspectief aan ondernemers in het gebied;
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;

- vergroten van de natuurwaarde;
- vergroten van de recreatieve waarde.

Een aantal kaders zijn vooraf gegeven voor het bereiken van deze doelen. Met betrekking tot de verkeersafwikkeling is het uitgangspunt dat de in het gebied te faciliteren ruimtelijke ontwikkelingen passend zijn bij de functie van de weg en dat ten aanzien van de verkeersintensiteiten een stand-still wordt nagestreefd. Daarnaast is het plangebied zwaarbelast vanwege de luchthaven Schiphol. Gezien de hoge geluidsbelasting en de heldere signalen vanuit de samenleving van een aanzienlijke hinder is nieuwe woningbouw in beginsel niet gewenst, ook niet in LIB4-zone. Andere transformatiemogelijkheden krijgen de voorrang boven woningbouw. Het gebied maakt tot slot deel uit van een samenhangend landschap in de regio dat tegenwicht biedt aan verstedelijking en de leefbaarheid voor bewoners vergroot. De verkavelings- en watersstructuur en natuur- en cultuurhistorische waarden dienen behouden te blijven en worden versterkt. Dit kan bijvoorbeeld door het gebied aantrekkelijk en toegankelijk te maken voor recreatie en (kleinschalige) toerisme.

Onderbouwing planvoornemen

Het nieuwe parkeerterrein behoort grotendeels tot het deelgebied 'Ontwikkelingszone', zie afbeelding 4.1. De oprit van het parkeerterrein bevindt zich binnen het 'Levendige Lint'.



Afbeelding 4.1 Uitsnede structuurvisie Bovelanden Oosteinderweg

In de ontwikkelingszone is voor bedrijven die passen binnen het gebied, waaronder watergebonden bedrijven, zoals jachthavens en scheepswerven, ruimte voor uitbreidingsmogelijkheden. Die uitbreidingsmogelijkheden zijn toegestaan onder de volgende voorwaarden:

- Ruimtelijke kwaliteit op locatie verbetert, bebouwing en parkeerterreinen worden landschappelijk ingepast in het groen met gebiedseigen beplanting.

- Parkeren, laden en lossen vindt plaats op eigen terrein.
- Vrachtverkeer naar ontwikkellocatie neemt af en het overige verkeer neemt niet of hooguit beperkt toe.
- Bedrijf investeert in doelstellingen t.a.v. leefbaarheid, ecologische kwaliteit en ruimtelijke kwaliteit.

De scheepswerf aan de Oosteinderweg kan volgens de structuurvisie worden gezien als passend bedrijf, omdat het watergebonden is en positief bestemd in het virgerende bestemmingsplan. Uitbreidingingen, waaronder de aanleg van een parkeerterrein, zijn daarmee onder voorwaarden toegestaan. Aan deze voorwaarden kan worden voldaan, omdat:

- De ruimtelijke kwaliteit op de locatie verbetert doordat oude opstallen zijn gesaneerd (hoofdstuk 2) en doordat het parkeerterrein landschappelijk wordt ingepast in het groen en met gebiedseigen beplanting. In paragraaf 5.2 wordt hier nader op ingegaan.
- Parkeren, laden en lossen op eigen terrein plaatsvindt. In paragraaf 5.5 wordt hier nader op ingegaan.
- Vrachtverkeer en overig verkeer naar de ontwikkellocatie niet of beperkt toeneemt. Dit komt omdat het parkeerterrein zelf geen verkeersaantrekkende werking heeft, maar slechts een faciliterende functie voor de Vries. De scheepswerf is in het verleden, voor vaststelling van de structuurvisie, uitgebreid (zie hoofdstuk 3), waardoor er sinds 2017 al een parkeertekort heerst. Het parkeerterrein is enkel aangelegd om het parkeertekort op te lossen. Daarnaast voorziet het plan in 75 extra parkeerplaatsen die worden aangelegd om in de toekomstige behoefte van de scheepswerf voorzien. Bij toekomstige uitbreidingen zal wederom een toets plaatsvinden aan de structuurvisie om te kijken of aan bovengenoemde voorwaarden kan worden voldaan. Bovendien worden enkele maatregelen toegepast om het autogebruik af te laten nemen, zie hiervoor paragraaf 5.5.
- Tot slot investeert de scheepswerf in o.a. een geluidsscherm om de leefbaarheid van het gebied te vergroten door geluidshinder te beperken. Investeert de scheepswerf in de ecologische en ruimtelijke kwaliteit door groen aan te leggen. De gehele buitenzijde is reeds beplant met gebiedseigen beplanting, waardoor de omgeving de auto’s niet meer ziet. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

Geconcoludeerd kan worden dat voorliggend initiatief past binnen de structuurvisie Bovenlanden Oosteinderweg.

5 Milieu- en omgevingseffecten

5.1 Bodemkwaliteit

Op het perceel aan de Oosteinderweg 49 zijn verschillende bodem- en asbestonderzoeken uitgevoerd (zie tabel 1). Vervolgens is door Sweco een notitie (d.d. 24 september 2019, nr. SWNL0249631) opgesteld ter beoordeling van de bodemkwaliteit aan de Oosteinderweg om het parkeerterrein te legaliseren. De notitie is opgesteld op basis van onderstaande onderzoeken, sloopoffertes, weegbonnen en (afvoer)certificaten en geeft antwoord op leemten in kennis over bodemverontreiniging, asbest, afvoerstromen en funderingsmateriaal. De notitie is opgenomen in bijlage 5.

Datum	Referentie onderzoek
7 september 1998	Nulsituatie bodemonderzoek Oosteinderweg 45 te Aalsmeer, Blgg Oosterbeek, kenmerk: 77181
8 oktober 1998	Verkennend bodemonderzoek locatie Oosteinderweg 49, Centraal Bodemkundig Bureau, kenmerk: onbekend
12 oktober 2006	Verkennend bodemonderzoek achterzijde Oosteinderweg 49 te Aalsmeer, Grontmij Nederland B.V., kenmerk: 305926
22 februari 2007	Asbestonderzoek diverse kassen gelegen aan de Oosteinderweg 49 te Aalsmeer, AA&C Nederland B.V., kenmerk: 07-1540.B.
29 februari 2016	Asbestinventarisatie type A Oosteinderweg 49, Hamabest Asbest B.V., kenmerk: H160102
16 januari 2017	Verkennend waterbodemonderzoek en indicatief landbodemonderzoek, Grondslag, kernmerk: 25812

Tabel 1 Overzicht uitgevoerde bodemonderzoeken Oosteinderweg 49, Aalsmeer

Op basis van de notitie kan worden gesteld dat:

- de verontreinigingssituatie in voldoende mate in beeld was/is;
- ten tijde van de aanleg van de parkeerplaats waarschijnlijk geen sprake was van nog aanwezige verontreinigingen die de aanleg van het parkeerterrein (inclusief inrit) hebben gefrustreerd;
- op basis van de beoordeelde weegbonnen blijkt dat in totaal 13.260 kg asbest(houdend) materiaal naar stortplaats Smink B.V. te Amersfoort is afgevoerd (afvalstroomnummer 060036011865);
- op basis van de tijdens de asbestsanering (sloop gebouwen, kassen) uitgevoerde eindcontroles is geconcludeerd dat de asbestsanering conform de richtlijnen is uitgevoerd;
- zowel perceel G5610 als G5611 volledig als parkeerterrein zijn ingericht. Deze inrichting kan worden gezien als een volwaardige (sanerings)maatregel ten behoeve van het afschermen van mogelijk nog aanwezige (rest-)verontreinigingen ónder deze constructie.

Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van de aanwezigheid van grootschalige verontreinigingen in grond en grondwater. Mocht er na de herinrichting sprake zijn van aanwezigheid van verontreinigingen dan worden deze door de aanwezige verharding in voldoende mate geïsoleerd.

5.2 Natuur

Het parkeerterrein is grotendeels al in 2017 aangelegd. Destijds heeft geen toetsing aan de Wet Natuurbescherming plaatsgevonden. Om het parkeerterrein met deze aanvraag te legaliseren heeft met terugwerkende kracht een toetsing plaatsgevonden aan de Wet natuurbescherming en overige natuurbeleidskaders door middel van een ecologische quickscan (d.d. 9 april 2020, SWNL0259506). De quickscan is opgenomen in bijlage 6. De (belangrijkste) resultaten van de quickscan worden hieronder beschreven.

Natura 2000-gebieden
In het kader van de Wet natuurbescherming zijn de effecten van het planvoornemen op de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft Botshol en ligt op meer dan 10 km afstand. Effecten van het planvoornemen op de stikstofdepositie kunnen ontstaan tijdens de aanlegfase en/of gebruiksfase van de ontwikkeling. Hieronder zijn beide fases beschreven.

Aanlegfase
De aanlegfase van het parkeerterrein heeft tot gevolg dat een logistieke stroom aan materiaal, materieel en werknemers van en naar de bouwplaats plaatsvindt. Daarnaast worden mobiele werktuigen ingezet voor de inrichtings- en bouwwerkzaamheden. Indien de conventionele transportwijze wordt gehanteerd en de machines aangedreven zijn met (diesel) verbrandingsmotoren, kan de aanlegfase zorgen voor uitlaatgassen. Dit is onwenselijk voor de omgeving (met name het fijnstof) en ook voor de natuur (stikstofoxiden).

Op basis aangeleverde informatie van De Vries zijn uitgangspunten opgesteld voor de werkzaamheden en het benodigde materieel voor de aanleg van het parkeerterrein (incl. het dempen van de sloot) (bijlage 7). Met het rekenmodel AERIUS Calculator 2019A is vervolgens met deze inzet de maximale stikstofdepositie (mol N/ha/jaar) op omliggende natuurgebieden berekend. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er in de aanlegfase geen stikstofgevoelige habitattypen/leefgebieden zijn met een toename >0,00 mol N/ha/jaar. Dit betekent dat negatieve effecten gedurende de aanlegfase zijn uit te sluiten. De berekening is opgenomen in bijlage 8. Inmiddels is per 1 juli 2021 de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Op basis van deze wet geldt een vrijstelling van de Wnb-vergunningplicht voor de bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten waarvan de emissies tijdelijk en beperkt zijn.

Gebruiksfase
Naast de effecten gedurende de aanlegfase kunnen ook de effecten van de gebruiksfase van belang zijn op de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De gebruiksfase van het planvoornemen zal echter niet leiden tot een toename van emissie van stikstof. Dit omdat het parkeerterrein zelf geen verkeersaantrekkende werking heeft, maar slechts een faciliterende functie heeft voor De Vries. Het parkeerterrein is grotendeels al in 2017 aangelegd om in het parkeertekort van de scheepswerf te voorzien. 75 parkeerplaatsen worden met het verplaatsen van de woonark aangelegd en moeten voorzien in de toekomstige behoefte van de scheepswerf. Voor deze uitbreiding is een Aerius-berekening uitgevoerd (bijlage 9). Uitgangspunt zijn 150 lichte vervoersbewegingen per etmaal (75 auto’s heen en 75 auto’s terug), waarbij het verkeer op de Burgemeester Kasteleinweg op gaat in het heersende verkeersbeeld. Het wegverkeer van en naar het plangebied is zowel berekend binnen en buiten 5 km afstand van Natura 2000-gebieden. Uit de berekening blijkt

dat er geen toename in stikstofdepositie plaatsvindt groter dan 0,00 mol N/ha/jaar. Dit betekent dat negatieve effecten op stikstofgevoelige habitattypen/leefgebieden gedurende de gebruiksfase ook zijn uit te sluiten.

Soortenbescherming
Er waren/zijn geen beschermde soorten aanwezig in of nabijheid van het plangebied. Het wordt uitgesloten dat het aanleggen van het parkeerterrein en het dempen van de sloot negatief effect heeft op beschermde soorten. Een ontheffing in het kader van de wet Natuurbescherming is niet noodzakelijk.

Natuurnetwerk Nederland
De uitgevoerde werkzaamheden hebben geen effect op beschermde gebieden in het kader van het NNN. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk.

Gebieden met natuurwaarden buiten NNN
De uitgevoerde werkzaamheden hebben geen effect op provinciaal beschermde gebieden met natuurwaarden buiten het NNN gelegen. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk.

Natuurcompensatie en beplantingsplan
Om het parkeerterrein landschappelijk in te passen en de richtlijnen van natuurcompensatie in acht te nemen is een nieuwe groenzone aangeplant van ca. 1.135 m². Dit betekent dat ruim 15% van het verharde oppervlak is gecompenseerd in groenpercelen. De gehele buitenzijde is reeds beplant, waardoor de omgeving de auto's niet meer ziet. De beplantingskeuze is mede bepaald door groenblijvende planten in de winter, zodat het er jaarrond netjes uit ziet. Er is gekozen voor beplanting die past in de omgeving, waarbij is gekozen voor lage groen blijvende struiken, zoals laurier- en beukenstruiken, en hoge boomsoorten, zoals berkenbomen, kastanjebomen. In figuur 7 is de locatie van de groenzones weergeven.

Figuur 7 compenserende groenstroken langs het parkeerterrein.

Na verlening van de vergunning komt er nog meer groen/beplanting/bomen, doordat de ark verplaatst kan worden en het terrein afgerond kan worden. Hiervoor is een beplantingsplan opgesteld, welke is opgenomen in bijlage 12. De groenstrook voor de kopsekant van de parkeerplaats zal bestaan uit knotzelen met daaromheen de sering in combinatie met de sneeuwbal. Aan de achterzijde komt het groene geraamte in de vorm van Prunus Rotundifolia. De rest van de border zal ingevuld worden met diverse siergrassen en rijkbloeiende vaste planten en kleinere heester. Hiermee wordt een border gecreeërd die aantrekkelijk is voor diverse insecten en vogels. De border kan bestaan uit de Ligustrum

Vulgare, Syringa vulgaris, Alnus Glutinosa (knot), Viburnum Opulus, Cortaderia selloana, Caryopteris clandonensis, Geranium endressi en Salvia Nemerosa.

De groonstrook ter plaatse van de voormalige ark zal bestaan uit knotzelen en knotwilgen met daaromheen diverse heester, met als onderbeplanting Lonicera nitida. Tevens worden berken geplaatst, welke goed passen in het landschap. In de border worden drie insectenhotels verwerkt. De border kan bestaan uit de Betula utilis, Syringa vulgaris, Alnus Glutinosa (knot), Salix alba (knot), Viburnum Opulus, Amelanchier Lamarckii (meerstammig) en Lonicera nitida.

5.3 Geluid

Door Sweco is een akoestisch onderzoek (d.d. 21 maart 2021, SWNL0249739-D1) uitgevoerd om de geluidbelasting van het parkeerterrein op de gevoelige objecten (woningen en twee ligplaatsen woonarken) in de omgeving te bepalen. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd opgenomen in bijlage 10. De belangrijkste onderzoeksresultaten zijn hieronder beschreven.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau
Uit het akoestisch onderzoek volgt dat door de geluidsuitstraling van het parkeerterrein het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAr;LT) op de gevels bij twee woningen en twee ligplaatsen voor woonarken hoger is dan de grenswaarde van 50 dB(A) zoals gesteld in de VNG-publicatie en/of in het Activiteitenbesluit.

De overschrijdingen bij de woningen zijn gevonden ten oosten van de inrit, Oosteinderweg 51 en Oosteinderweg 51b. De gevonden etmaalwaarde zijn ten hoogste 53 dB(A) respectievelijk 51 dB(A) en treden op de verdieping van de woningen op. De hoogst vergunbare waarde van 55 dB(A) etmaalwaarde wordt niet overschreden. Bij de twee ligplaatsen ten oosten van de inrit wordt de hoogst vergunbare waarde van 55 dB(A) met een waarde van 57 dB(A) etmaalwaarde overschreden.

Indien tussen de inrit en de ligplaatsen een geheel gesloten scherm wordt geplaats met een hoogte van minimaal 2 meter, een lengte van circa 58 meter en een massa van ≥10 kg/m², dan is de hoogste gevonden geluidsbelasting op de ligplaatsen en woningen gelijk aan de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

Maximale geluidsniveaus
Het maximale optredende geluidsniveau veroorzaakt door activiteiten op het terrein voldoet ter plaatse van de gevels van woningen aan de gestelde grenswaarden zoals gesteld in de VNG-publicatie en/of in het Activiteitenbesluit. Ter plaatse van de ligplaatsen vindt er in de nachtperiode een overschrijding van 2 dB(A) plaats. Bij plaatsing van voornoemd scherm wordt ook hier aan de gestelde grenswaarde voldaan.

Indirecte hinder
Het equivalente geluidsniveau veroorzaakt door verkeer van en naar de inrichting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Het geluidsniveau is met maximaal 61 dB(A) wel lager dan de maximaal grenswaarde van 65 dB(A). De geluidsbelasting veroorzaakt door het reguliere verkeer is gelijk of hoger dan die veroorzaakt door indirecte hinder. Hierdoor zal de bijdrage van de indirecte hinder beperkt zijn op de totale geluidsbelasting.

Met een goed geplaatst geluidscherm kan bij de woningen en ligplaats aan de geluidnormen voldaan worden en vormt het aspect akoestiek geen belemmering voor het planvoornemen.

5.4 Water(compensatie)

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is het bevoegde waterschap. Indien een terrein dat onverhard was, wordt verhard, kan het zijn dat het hoogheemraadschap hiervoor compenserende maatregelen voorstelt. Of dit aan de orde is, is afhankelijk van de wijze waarop het hemelwater wordt afgevoerd. Gaat dit via hemelwaterafvoeren direct naar het oppervlaktewater, moet extra water worden gegraven om de grotere afvoerpiek te kunnen opvangen. Het Hoogheemraadschap hanteert hierbij de richtlijn dat bij een toename van meer dan 500 m² verharding 15% moet worden gecompenseerd in de vorm van open water in hetzelfde peilgebied.

Onder een verhard oppervlak verstaat Rijnland de verharding als gevolg waarvan neerslag niet of zeer beperkt in de bodem kan infiltreren, zoals wegen, paden en andere bestrating. Als half verharding wordt gezien het gebruik van onder meer houtsnippers, grind en schelpen. Als de (half) verharding niet direct wordt aangesloten op het oppervlaktewater, maar water vanaf het verhard oppervlak alsnog in de bodem infiltreert, kan het zijn dat er geen compensatieverplichting geldt.

Van oorsprong kende het agrarische perceel ca. 2.662 m² verhard oppervlak ten behoeve van de agrarische kassen, schuren en de bedrijfswoning. In de huidige situatie bestaat het parkeerterrein uit een geasfalteerde rijbaan van 2.010 m² verhard oppervlak en daarnaast uit half open parkeervakken van gebroken puin en grind. Het gaat om doorlatende verharding, waarbij neerslag alsnog de bodem in kan infiltreren. Daarnaast wordt rondom het parkeerterrein een groenzone gerealiseerd, waar ook regenwater de bodem kan infiltreren, alvorens het water wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Hierdoor is geen sprake van een verhoogde piekafvoer en hoeft de (half) verharding niet te worden gecompenseerd.

Als een vergelijking wordt gemaakt tussen de originele verharding (2.662 m²) en de nieuwe verharding (2.010 m²) dan is er sprake van een afname van 652 m² en is watercompensatie voor het asfalt niet nodig.

Ten behoeve van het functioneren van het parkeerterrein wordt het boezemwater ter hoogte van de Oosteinderweg 49 gedempt en elders gecompenseerd (zie figuur 8).

Figuur 8 Demping van boezemwater en compensatie

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft op 16 juli 2018 een vergunning verleend voor deze demping. De vergunning is bekend onder zaaknummer V66768 en is opgenomen in bijlage 3. Een separate aanlegvergunning is niet nodig, omdat het dempen van de sloot als werkzaamheid kan worden meegenomen in onderhavige omgevingsvergunningaanvraag.

5.5 Verkeer en parkeren

Verkeersafwikkeling
Het parkeerterrein staat ten dienste van de werknemers van de Vries en is gerealiseerd naast het bestaande parkeerterrein aan de Oosteinderweg 25. Het verkeer kan via het bestaande parkeerterrein het nieuwe parkeerterrein bereiken via de ophaalbrug op eigen terrein. Ook kan het verkeer rechtstreekst via de Oosteinderweg 49 het parkeerterrein op en afrijden. Het parkeerterrein zorgt ervoor dat de parkeeroverlast door werknemers van de Vries op de Oosteinderweg verholpen wordt.

Verbreding uitrit
Ten behoeve van het goed functioneren van het parkeerterrein is de uitrit van Oosteinderweg 49 verbreed. In bijlage 11 is een detailtekening van de nieuwe uitrit weergeven. De verbreding was nodig om de verkeersafwikkeling op een veilige manier plaats te laten vinden. De verbreding zorgt namelijk voor een beter zicht bij het in- en uitrijden van het tweerichtingsverkeer op de uitrit. De openbare bestrating is nog niet aangepast op de uitrit, dit is wel wenselijk.

Figuur 9 Uitrit Oosteinderweg 49, Aalsmeer

Stimulatie andere mobiliteitsvormen
De werknemers van de Vries maken ook gebruik van andere vervoersmiddelen, zoals de (elektrische) fiets, de (elektrische) brommer en de motorfiets. Ca. 125 personen van het eigen personeel (niet zijnde onderaannemers) maakt momenteel gebruik van deze mobiliteitsvormen. Om deze mobiliteitsvormen verder te stimuleren wil De Vries de bestaande fietsenstallingen verbeteren en uitbreiden met ca 50 strekkende meter. De uitbreiding vindt plaats op reeds verharde ondergrond en zorgt voor het wegvallen van ca. 20 autoparkeerplaatsen. Hiervoor zal een separate omgevingsvergunning worden aangevraagd.

5.6 Lichthinder

Het parkeerterrein kan mogelijk lichthinder veroorzaken voor de omliggende woningen door enerzijds terreinverlichting en anderzijds verlichting van voertuigen die het parkeerterrein oprijden en verlaten.

Terreinverlichting
Het terrein is verlicht met enkele mobiele lichtmasten (figuur 6 en 7) van 3 meter hoog. De lichtmasten zijn voorzien van LED armaturen met een beperkt lichtvermogen. De lichtmasten zijn gedurende de nachtperiode uitgeschakeld. De schijnrichting van de armaturen is gericht op de grond en kent weinig tot geen opwaartse lichtstroom. Aan de grenswaarden voor de luminantie van armaturen (tabel 7.10 van NSVV-richtlijn) wordt tot slot voldaan. De beperkte hoogte van de lichtmasten, het beperkte lichtvermogen, de type

armaturen en de schijnrichting zorgen ervoor dat lichthinder ten gevolge van terreinverlichting niet optreedt.

Verkeer
Enkel de woningen aan de overzijde van het parkeerterrein kunnen mogelijk lichthinder ervaren van het op- en afrijdende verkeer van het parkeerterrein. De uitrit van het parkeerterrein is echter zo gepositioneerd dat de lichtuitstraling van het verkeer plaatsvindt tussen de woningen aan Oosteinderweg 48 en 50 in. Dit betekent dat er geen licht op de gevels (en met name ramen) van de woningen zal vallen. Lichthinder is uitgesloten.

5.7 Overige aspecten

De overige milieu- en omgevingsaspecten (luchtkwaliteit, externe veiligheid, archeologie, cultuurhistorie) zijn niet relevant voor voorliggende ontwikkeling en daarom niet meegenomen in de ruimtelijke onderbouwing.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient op grond van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. De Vries is initiatiefnemer, ontwikkelaar en kostendrager van het project, waarmee het project uitvoerbaar is. Het project is bovendien al uitgevoerd en bekostigd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerp van de omgevingsvergunning ex artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo (omgevingsvergunning met afwijking bestemmingsplan) voor de realisatie van het parkeerterrein heeft ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid geweest om zienswijzen tegen de ontwerp-omgevingsvergunning in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer.

Tijdens de terinzagelegging is er 1 zienswijze ingediend. Deze is samengevat in de Nota van Beantwoording Zienswijzen en heeft aanleiding gegeven tot het maken van het beplantingsplan voor de onderhavige ontwikkeling.

7 Conclusie

Het parkeerterrein, de ophaalbrug en de nodige werkzaamheden passen niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, wordt een uitgebreide afwijkingsprocedure doorlopen (art. 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo) . Met voorliggende ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat er een behoefte bestaat aan het nieuwe parkeerterrein en dat er, met bepaalde maatregelen, geen sprake is van negatieve milieu- of omgevingsaspecten. Daarnaast is de toenemende verharding in voldoende mate wordt gecompenseerd (water en natuur) en worden ook andere mobiliteitsvormen gestimuleerd door De Vries. De ontwikkeling kan hiermee worden gezien als passend binnen het beleid van de gemeente Aalsmeer en voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. De afwijking van het bestemmingsplan wordt hiermee aanvaardbaar geacht.

Bijlage 1 Geluidsscherm

Bijlage 2 Tekening ophaalbrug

Bijlage 3 Afschrift watervergunning

Bijlage 4 Situatietekening parkeerterrein de Vries

Bijlage 5 Notitie bodemkwaliteit

Bijlage 6 Quickscan flora en fauna

Bijlage 7 Uitgangspunten Aerius-berekening

Bijlage 8 Aerius-berekening aanlegfase

Bijlage 9 Aerius berekening gebruiksfase

Bijlage 10 Akoestisch onderzoek

Bijlage 11 Detailtekening uitrit