

MER Aanmeldingsnotitie

Afwijking bestemmingsplan ten behoeve van Schipholparkeren in deelgebied 3 van Green Park Aalsmeer, kavel Schouten

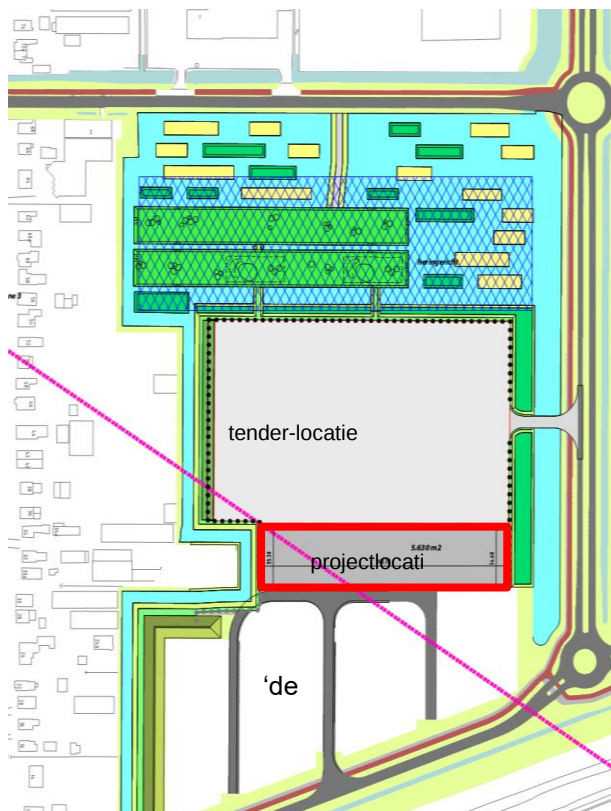
Datum: 11 oktober 2018

Status: definitief

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In het voorjaar van 2017 is voor de uitgifte van twee kavels in deelgebied 3 van Green Park Aalsmeer een tender uitgeschreven ten behoeve van Schipholparkeren. Omdat deze functie afweek van het geldende bestemmingsplan is op 19 december 2017 een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend voor maximaal 1.300 parkeerplaatsen. Voor de kavel Schouten, die direct grenst aan de tender-locatie, is de wens om ook Schipholparkeren te realiseren. Het gaat daarbij om maximaal 320 parkeerplaatsen. Hiervoor is een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voor de aanvraag van deze omgevingsvergunning is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld.



Afbeelding: projectlocatie

In het kader van de ruimtelijke onderbouwing is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. In het Besluit m.e.r. is aangegeven dat bij elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is:

- door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie moet worden opgesteld;
- het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit moet nemen.
- de initiatiefnemer het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag moet voegen.

Voor omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan dient gelet op het voorgaande een aanmeldingsnotitie te worden opgesteld. Het voorliggende document is te beschouwen als de aanmeldingsnotitie voor de omgevingsvergunning.

1.2. Wettelijk kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmings-, uitwerkings- of wijzigingsplan of vergunning. In voorliggend geval worden er een omgevingsvergunning verleend op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”.

De activiteit is niet opgenomen in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, de m.e.r.- plichtige activiteiten.

De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de navolgende tabel.

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
--------	---	---	---	---

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De omvang en het programma dat met voorliggende omgevingsvergunning mogelijk worden gemaakt blijven onder de drempelwaarden, ook als rekening wordt gehouden met de aangrenzende tender-locatie waarvoor op 19 december 2017 vergund is verleend.

Dat onder de drempelwaarden wordt gebleven betekent dat er in dit geval geen m.e.r.-beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. Deze is uitgevoerd in het kader van de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de omgevingsvergunning. In de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden betekent dit o.a. dat een MER-aanmeldingsnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER - aanmeldingsnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Aalsmeer) kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie ook de navolgende tabel).

Criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de projecten	Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • de omvang van het project, • de cumulatie met andere projecten, • gebruik van natuurlijke hulpbronnen, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder, • risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de projecten	Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

	• het bestaande grondgebruik, • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
3. Kenmerken van het potentiële effect	Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), • het grensoverschrijdende karakter van het effect, • de waarschijnlijkheid van het effect, • duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer van de omgevingsvergunning is:

- Green Park Aalsmeer Gebiedsontwikkeling B.V., Thailandlaan 6, 1432 DJ Aalsmeer

2. Kenmerken van het project

2.1. Aanleiding van de activiteit

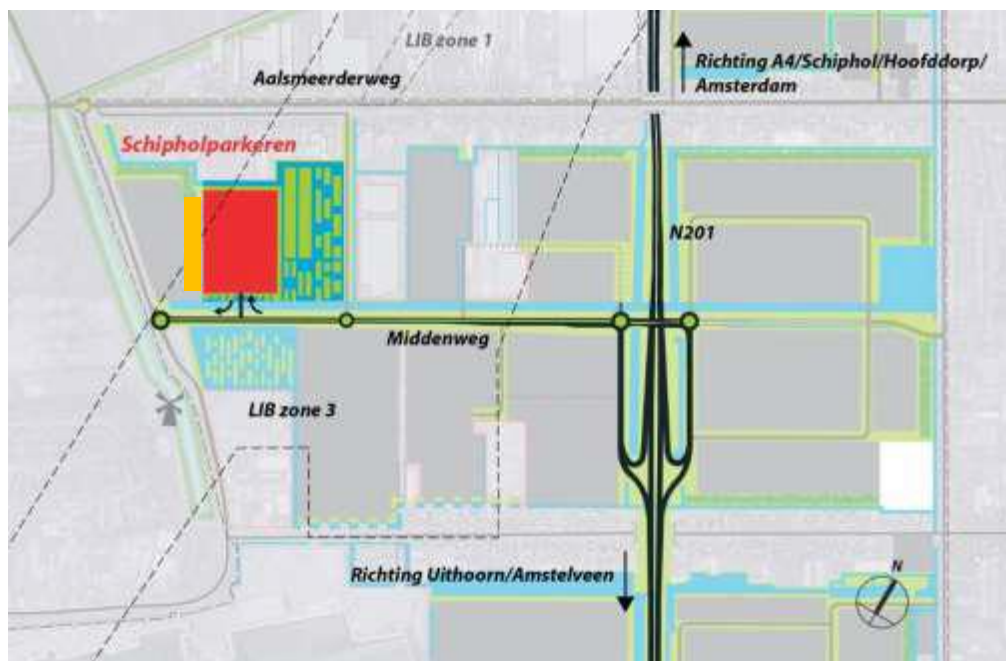
Als gevolg van de prijsstelling van het parkeren op luchthaven Schiphol is er in de regio een structurele behoefte aan parkeerplaatsen ten behoeve van Schiphol (het zogenaamde Schipholparkeren). Op verschillende locaties in de regio wordt daarom bedrijfsmatig Schipholparkeren aangeboden. Luchthavenreizigers kunnen op deze locaties tegen relatief goedkope tarieven hun auto parkeren, waarna zij door de exploitant van het parkeerterrein naar Schiphol worden vervoerd en daar bij terugkomst ook weer worden opgehaald. De behoefte aan Schipholparkeren speelt ook in Aalsmeer, mede omdat Aalsmeer zeer dicht bij Schiphol is gelegen. De gemeente Aalsmeer hanteert als beleidslijn dat Schipholparkeren binnen het grootste deel van het gemeentelijk grondgebied geweerd dient te worden. Het gebruik van gronden en gebouwen als perifere parkeervoorziening voor de luchthaven Schiphol is daarom momenteel in nagenoeg alle vigerende bestemmingsplannen in de gemeente Aalsmeer uitgesloten. Schipholparkeren is beleidsmatig alleen wenselijk op enkele locaties die vanwege de ruimtelijke inpasbaarheid wel geschikt zijn voor Schipholparkeren. Deze locaties bevinden zich in de deelgebieden 3, 4 en 6 van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Doorslaggevend daarbij is de directe aansluiting via de Middenweg op het hoofdwegennetwerk richting Schiphol en het besef dat de economische situatie heeft genoodzaakt tot het ontwerpen van nieuwe verdienmodellen en Schipholparkeren in deze gebieden één van de weinige alternatieven is om inkomsten te genereren.

In het voorjaar van 2017 is voor de uitgifte van twee kavels in deelgebied 3 van Green Park Aalsmeer een tender uitgeschreven ten behoeve van Schipholparkeren waarna in december 2017 een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan is verleend. De kavel Schouten grenst direct aan de tender-locatie en zal met een oppervlak circa 5.630 m² een uitbreiding van de tenderlocatie vormen. De reden dat de tenderlocatie is verleend zal worden uitgebreid met de kavel Schouten is tweeledig:

- Voor de projectlocatie zijn meerdere initiatieven onderzocht voor een nieuwe invulling, zoals een bedrijfsverzamelcomplex voor kleinschalige bedrijvigheid. Deze initiatieven bleken echter economisch niet haalbaar.
- Uitbreiding van de capaciteit voor Schipholparkeren binnen Aalsmeer is wenselijk doordat de vraag naar parkeren de komende jaren verder zal stijgen vanwege de verwachte groei van het aantal reizigers op Schiphol. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng (2015) wordt voor de periode tot 2020 gesproken van een stijging in de vraag van 14%. Doordat niet alles op de parkeerterreinen van Schiphol kan worden gerealiseerd, wordt met deze aanvraag voorzien in een regionale economische behoefte. De onderhavige projectlocatie is vanwege de ligging in zone 3 van het LIB en de directe ligging aan de tenderlocatie een logisch locatie om de parkeercapaciteit ten behoeve van Schipholparkeren verder te verruimen.

2.2. De locatie van het project

De projectlocatie bevindt zich aan de Middenweg in de gemeente Aalsmeer, achter Aalsmeerderweg 32 en langs de nieuwe Zuid-Afrikaweg. De kadastrale aanduiding van het perceel is gemeente Aalsmeer, sectie B, nummers 5732, 5911, 6147 en 6686. De projectlocatie is onderdeel van deelgebied 3 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer.



Afbeelding: ligging projectlocatie (oranje vlak) en de naastgelegen tenderlocatie (rode vlak)

2.3. Een beschrijving van de activiteit

Deelgebied 3 is grotendeels gelegen binnen zone van 3 van het Luchthavenindelingbesluit waardoor er vanuit veiligheidsoogpunt beperkingen gelden voor het aantal aanwezige personen. In het oorspronkelijke plan voor deelgebied 3 was daardoor uitgegaan van een voornamelijk groen-blauwe invulling met beperkt ruimte voor nieuwe bedrijfsfuncties en enkele bedrijfsperven langs de Molenvlietweg (subdeelgebied 'de Hoeksteen'). Deze oorspronkelijke opzet van deelgebied 3 blijft grotendeels behouden doordat de nadruk ligt op een groen-blauwe invulling van het deelgebied. Binnen deze groen-blauwe invulling zijn, aan de zijde van de Hoeksteen, een tweetal rechthoekig percelen via een tender uitgegeven ten behoeve van de aanleg van een parkeerterrein voor Schipholparkeren. Deze percelen zullen grotendeels worden verhard met maximaal 1.300 parkeerplaatsen. Hiervoor is op 19 december 2017 een omgevingsvergunning verleend. Het voorliggende project is een uitbreiding van het in 2017 vergunde parkeerterrein op de tenderlocatie. Op de projectlocatie komen maximaal 320 parkeerplaatsen, welke een aaneengesloten geheel zullen vormen met de maximaal 1.300 parkeerplaatsen op de tenderlocatie. Het totaal aantal parkeerplaatsen komt daarmee uit op maximaal 1.620 parkeerplaatsen.

Het aaneengesloten parkeerterrein (inclusief de projectlocatie) wordt in de definitieve situatie ontsloten via de Middenweg middels een nieuw aan te leggen brug. In de tijdelijke situatie worden

beide terreinen ontsloten door een tijdelijke duiker. Beiden komen ter plaatse van de kavels waarvoor in december 2017 reeds omgevingsvergunning voor Schipholparkeren is verleend.

Vanwege de ruimtelijke inpassing van het aaneengesloten parkeerterrein, inclusief de projectlocatie, in deelgebied 3 zullen de randen rondom het parkeerterrein grotendeels als groen-blauwe buffer worden uitgevoerd.

2.4. Functionele behoefte

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is op 1 juli 2017 gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Het aaneengesloten parkeerterrein voor Schipholparkeren, inclusief de projectlocatie, maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Dit bedrijventerrein is voor wat betreft deelgebied 3 planologisch al mogelijk. Ook het realiseren van een commerciële parkeervoorziening is ter plaatse van de projectlocatie al toegestaan binnen het bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7' aangezien de projectlocatie mag worden gebruikt voor diverse vormen van bedrijvigheid, waaronder autoparkeerterreinen en parkeergarages. Een commerciële parkeervoorziening past in beginsel binnen de geldende bestemming '–Bedrijf - 3', behalve dat een gebruik van een parkeerterrein als Schipholparkeren via een algemeen gebruiksverbod in het gehele plangebied van het bestemmingsplan is uitgesloten. Doordat de projectlocatie wel al is bestemd als bedrijventerrein en ook het gebruik als bedrijvigheid mogelijk is, is het voorliggende project niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Het betreft hier slechts een andere invulling van het bedrijventerrein. Een verantwoording is daarmee niet nodig. Deze verantwoording heeft al plaatsgevonden in het kader van het geldende bestemmingsplan.

2.5. Het tijdspad van de activiteit

Het is de bedoeling dat de omgevingsvergunning in het vierde kwartaal van 2018 wordt verleend. Daarna zal de projectlocatie worden ingericht en krijgt deze definitief vorm voor onbepaalde tijd.

2.6. Productieproces of wijze van aanleg

De projectlocatie zal voorafgaand aan de inrichting bouwrijp worden gemaakt. De bestaande opstal wordt geheel gesloopt en de projectlocatie zal worden gesaneerd.

Deze aanmeldingsnotitie is opgesteld in het kader van de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Gegevens op het gebied van het productieproces, gebruikte stoffen en technologieën (en de daarvan afgeleide afvalproductie, gebruik van grondstoffen, verontreiniging, hinder en risico's) is logischerwijs daarmee nog niet voorhanden. Gezien de beperkte omvang van het project legt de voorziene activiteit geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.

2.7. Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

De projectlocatie vormt één geheel met de aangrenzende en in 2017 vergunde tenderlocatie. De beide locaties zijn gelegen binnen bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Om de invloed van de gezamenlijke invulling van de beide locaties op de verkeersafwikkeling te beoordelen, is een verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel Coffeng (zie paragraaf 4.1). Daarbij is ook gekeken naar het overige toekomstige programma voor Green Park Aalsmeer. Hierdoor is de ontwikkeling op dit aspect in samenhang met de omgeving beschouwd. Dat is via onderzoek door Arcadis ook gedaan voor het aspect luchtkwaliteit (zie paragraaf 4.3).

Op overige omgevingsaspecten zijn geen cumulatie-effecten te verwachten. In de nabije omgeving zijn er verder geen projecten waarmee het voorliggende project in samenhang moet worden beschouwd.

2.8. Een beschrijving van toekomstige ontwikkelingen

Na verlening van de omgevingsvergunning zal de projectlocatie worden ingevuld met maximaal 320 parkeervakken. Daarvoor wordt de projectlocatie grotendeels verhard. Samen met de aangrenzende tenderlocatie zal de totale parkeercapaciteit maximaal 1.620 parkeerplaatsen bedragen.

3. Plaats van het project

Uit een luchtfoto van de topografische dienst (1977) blijkt dat op de projectlocatie in het verleden autowrakken zijn opgeslagen. Momenteel is het perceel begroeid met verwilderd groen rondom een vervallen opstal. De omgeving van de projectlocatie is als volgt:

- Aan de noordoostzijde van de projectlocatie komt het terrein voor Schipholparkeren waarvoor in december 2017 een omgevingsvergunning is verleend (zie o.a. paragraaf 1.1). Dit terrein en de voorliggende projectlocatie grenzen direct aan elkaar.
- Aan de noordwestzijde grenst de projectlocatie aan het bestaande woonwerk-lint van de Aalsmeerderweg.
- Aan de zuidwestzijde van de projectlocatie, tussen de projectlocatie en de Molenvlietweg, bevinden zich percelen met de mogelijkheid tot het vestigen van bedrijfsruimten. Deze percelen zijn onderdeel van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer, subdeelgebied 'de Hoeksteen'.
- Aan de zuidoostzijde ligt een persleiding ten behoeve van de aan de overzijde van de Middenweg gelegen rioolwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

De projectlocatie is gelegen in deelgebied 3 van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Het deelgebied is grotendeels gelegen binnen zone van 3 van het Luchthavenindelingbesluit waardoor er vanuit veiligheidsoogpunt beperkingen gelden voor het aantal aanwezige personen. Het deelgebied krijgt daardoor voornamelijk een groen-blauwe invulling met beperkt ruimte voor nieuwe bedrijfsfuncties en enkele bedrijfspercelen langs de Molenvlietweg. In het huidige kenmerkende slotenpatroon is een nieuwe configuratie van water en groen vormgegeven. Het oppervlak aan water is bepaald binnen de wateropgave voor Green Park Aalsmeer. De groene eilanden worden ingericht tot Elzenbroekbosjes en in het water worden rieteilanden aangelegd, welke ruimte bieden voor diverse flora en fauna. Het oppervlakte water en groen is nadrukkelijk versnipperd in kleine en smalle stroken. Zo zijn het water en de beplante eilanden minder aantrekkelijk voor het foerageren van grote groepen vogels, welke anders voor gevaar kunnen zorgen voor de stijgende en dalende vliegtuigen van Schiphol.

Binnen de groen-blauwe invulling is gezocht naar nieuwe bedrijfsfuncties waar sprake is van een beperkt aantal aanwezige personen. Mede omdat Aalsmeer zeer dicht bij Schiphol is gelegen is er een structurele behoefte aan Schipholparkeren. Beleidsmatig gezien is Schipholparkeren binnen Aalsmeer alleen wenselijk op enkele locaties die vanwege de ruimtelijke inpasbaarheid geschikt zijn voor Schipholparkeren. Deze locaties bevinden zich in de deelgebieden 3, 4 en 6 van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Doorslaggevend daarbij is de directe aansluiting via de Middenweg op het hoofdwegennetwerk richting Schiphol en het besef dat de economische situatie heeft genoodzaakt tot het ontwerpen van nieuwe verdienmodellen en Schipholparkeren in deze gebieden één van de weinige alternatieven is om inkomsten te genereren.

Vanwege de ruimtelijke inpassing van het aaneengesloten parkeerterrein, inclusief de projectlocatie, zullen de randen rondom het parkeerterrein grotendeels als groen-blauwe buffer worden uitgevoerd. Door de ligging in het groenblauwe raamwerk van Green Park Aalsmeer en een met groen begroeid wilgentenenschotten (wilgenscherm) op de uitgiftegrenzen wordt het parkeerterrein grotendeels aan het zicht onttrokken. Vanaf de aangrenzende wegen zal het beeld vooral worden bepaald door broekbossen en rieteilanden. Door de nabijheid van het woonlint aan de Aalsmeerderweg, is de noordwestrand van het aaneengesloten parkeerterrein met extra zorg uitgewerkt. Tussen de woonwerkkavels aan de Aalsmeerderweg en het parkeerterrein komt een bufferzone met groen en/of water en op de rand van het parkeerterrein komt een begroeid hekwerk. De afstand tussen bestaande woningen en de projectlocatie zal minimaal 130 meter bedragen.

De voorgenomen activiteiten zijn passend in de omgeving aangezien de projectlocatie is gelegen in een gebied dat onderdeel uitmaakt van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Het kenmerk van een commercieel parkeerterrein voor Schipholparkeren is dat er verspreid over de dag verkeersbewegingen ontstaan. Vanwege de ligging nabij Schiphol en de aanwezige infrastructuur is het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer geschikt voor het realiseren van een dergelijk commercieel parkeerterrein. De projectlocatie bevindt zich aan de gebiedsontsluitingsweg Middenweg, welke in directe verbinding staat met de N201. Verkeer van en naar de projectlocatie zal daardoor niet via woonwijken of polderwegen met aangrenzende woningen rijden. Het uitbreiden van het Schipholparkeren heeft ook geen nadelige gevolgen voor het functioneren van het bedrijventerrein, omdat Schipholparkeren een bedrijfsmatige activiteit betreft welke rechtstreeks via de doorgaande Middenweg wordt ontsloten op de N201. Reizigers komen verspreid over de dag, zoals ook blijkt uit een uitgevoerde verkeerstudie van Goudappel Coffeng (zie paragraaf 4.1).

Een commercieel parkeerterrein heeft beperkte gevolgen voor de omgeving. In de omgeving bevinden zich alleen woningen aan de noordwestzijde maar door de minimale afstand van 130 meter, de tussengelegen bufferzone en het begroeide hekwerk wordt het zicht vanaf de woonkavels op de geparkeerde auto's en de eventuele hinder van autokoplampen in de woningen weggenomen.

Ten behoeve van de herontwikkeling zal de bodem van de projectlocatie worden gesaneerd. Dit heeft een positief effect op de projectlocatie maar ook de omgeving. De van toepassing zijnde normen inzake milieukwaliteit die bij communautaire wetgeving zijn vastgesteld (o.m. luchtkwaliteit, geluid en (indirect) fauna en flora) worden niet overschreden. In paragraaf 4 wordt nader toegelicht dat voldaan wordt aan de Nederlandse (en als gevolg daarvan ook aan de communautaire) wetgeving terzake.

4. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen transformatie van de projectlocatie geeft nadere invulling aan deelgebied 3 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen is niet aan de orde.

In de paragraaf 3 is al kort toegelicht dat de functiewijziging van de projectlocatie (en ook daarbuiten) niet tot relevante milieuhinder leidt voor de omgeving. In het navolgende worden nog een aantal milieueffecten toegelicht.

4.1. Verkeer

De projectlocatie voorziet in maximaal 320 parkeerplaatsen. Op het aangrenzende perceel waarvoor in december 2017 vergunning is verleend zijn maximaal 1.300 parkeerplaatsen voor motorvoertuigen (auto's en kleine personenbusjes) toegestaan. Het totaal aantal parkeerplaatsen komt daarmee uit op 1.620 parkeerplaatsen. De aanvaardbaarheid van de verkeersstromen die worden gerealiseerd als gevolg van het voorliggende project en het al vergunde parkeerterrein, zijn aangetoond in een verkeersstudie van Goudappel Coffeng (d.d. 21 maart 2018). In de verkeersstudie zijn de verkeersgevolgen van de 1.620 parkeerplaatsen, samen met het overige toekomstige programma voor Green Park Aalsmeer, vergeleken met de huidige en autonome situatie.

Ten aanzien van het gebruik als Schipholparkeren blijkt uit de verkeersstudies dat het op basis van ervaringscijfers bij een gebruik als Schipholparkeren vooral gaat om langparkeren met een gemiddelde parkeerduur van 8-10 dagen. Bij 1.620 parkeerplaatsen leidt dat tot circa 405 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 136 ritten met pendelbusjes waardoor het totaal aantal verkeersbewegingen op 542 uitkomt in geval van maximaal 1.620 parkeerplaatsen.

De ritten worden redelijk over de dag en week verdeeld en voor de spitsperioden (ochtend- en avondspits) hebben de parkeerplaatsen een verwaarloosbaar effect. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling zijn door het project geen knelpunten te verwachten.

4.2. Geluid

Door Arcadis is een geluidsonderzoek uitgevoerd (d.d. 24 november 2017) om inzichtelijk te maken of het parkeerterrein leidt tot geluidsoverlast ter plaatse van de woningen in de omgeving. In het onderzoek is uitgegaan van maximaal 1.620 langparkeerplaatsen die per etmaal leiden tot maximaal 406 parkeerbewegingen en 136 pendelbewegingen van busjes, waarbij de verkeersbewegingen voor 75% plaatsvinden in de dagperiode, voor 15% in de avondperiode en voor 10% in de nachtperiode.

Uitgaande van de in het onderzoek beschreven uitgangspunten bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) vanwege het parkeerterrein in de representatieve bedrijfssituatie op de gevel van de dichtstbijzijnde woning (Aalsmeerderweg 36) ten hoogste:

- 31 dB(A) in de dagperiode.
- 28 dB(A) in de avondperiode.
- 24 dB(A) in de nachtperiode.

Uit de toetsing blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op alle beoordelingspunten ruimschoots voldoet aan de grenswaarde van 50 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avondperiode en 40 dB(A) in de nachtperiode.

Het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) vanwege het parkeerterrein bedraagt in de representatieve bedrijfssituatie ten hoogste 49 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode op de gevel van de dichtstbijzijnde woning (Aalsmeerderweg 36). Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode.

Het optredende geluidsniveau vanwege de verkeersaantrekkende werking voldoet tenslotte ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde uit de circulaire van 29 februari 1996.

Gelet op het voormelde worden negatieve effecten op het gebied van geluid niet verwacht.

4.3. Luchtkwaliteit

De voorgenomen activiteit zal niet leiden tot een slechtere luchtkwaliteit dan de momenteel bestemde milieubelastende activiteiten. Teneinde de effecten op de lokale luchtkwaliteit in beeld te brengen is door Arcadis een onderzoek uitgevoerd (24 november 2017). Uit het onderzoek blijkt dat door de ontwikkeling een maximale bijdrage van $0,46 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ en een maximale toename van $0,12 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$ te verwachten is. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ en PM_{10} . Negatieve effecten voor de luchtkwaliteit worden daarom niet verwacht.

4.4. Externe veiligheid

In de nabijheid van de projectlocatie bevinden zich geen inrichtingen waar activiteiten plaatsvinden die een risico vormen voor de omgeving. Ook vindt er in de nabijheid van de projectlocatie geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats en er zijn geen hoofdgastransportleidingen aanwezig. Negatieve effecten op het gebied van externe veiligheid zijn daarom niet aan de orde.

4.5. Water

Omdat de projectlocatie in de huidige situatie nagenoeg onverhard is zal er als gevolg van de ontwikkeling sprake zijn van een substantiële toename van verharding. Green Park Aalsmeer heeft de intentie om een duurzaam watersysteem te realiseren met voldoende waterberging. De wateropgave voor het gehele bedrijventerrein, inclusief de N201, bedraagt 11%. Conform de wens

van het hoogheemraadschap dient daarbij in elk deelgebied minimaal 8% waterberging aanwezig te zijn, waarbij de resterende 3% elders binnen de grenzen van Green Park Aalsmeer gerealiseerd kan worden, rekening houdend met de aanwezige peilvakken. Door realisatie van 11% open water in Green Park kan ook een deel van de mogelijke wateropgave van het stedelijk gebied van de Horn- en Stommeerpolder worden opgelost.

Deelgebied 3 heeft een oppervlak van circa 112.282 m² hectare. Gelet op de eis van 8-11% dient er minimaal 8.983 tot 12.351 m² wateroppervlak in het deelgebied aanwezig te zijn. In deelgebied 3 wordt echter meer water gerealiseerd, ter compensatie van de overige deelgebieden binnen Green Park Aalsmeer waar niet wordt voldaan aan de eis van 11%. Na realisatie zal er in deelgebied 3 in totaal ruim 23.000 m² wateroppervlak aanwezig (ca. 21.%). Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de gestelde minimale waterbergingseis van 11%.

In de zomer van 2017 is land vergraven zodat het oppervlaktewater met 12.498 m² is uitgebreid. Op 13 juli 2017 heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland een verklaring van geen bezwaar afgegeven voor het dempen van het bestaande oppervlaktewater (6.090 m²) en het graven van nieuw water (12.498 m²) omdat de werkzaamheden binnen de raamvergunning V46760 vallen.

Het nieuwe terrein wordt gerealiseerd door duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen. Het plan maakt geen functies mogelijk die tot verslechtering van de waterkwaliteit van het oppervlaktewater en/of grondwater leiden. Om de 25 meter komen putten voor de riolering, waarbij de afschot bij de neuzen van de auto's ligt. Afschot is minimaal 3%. De drainage wordt afgestort met grof zand. Voor de lozing van het rioolwater worden lamellenscheiders geplaatst.

Ter plaatse van de projectlocatie zijn tenslotte geen waterkeringen of beschermingszones aanwezig of geprojecteerd.

Gelet op het voormelde worden negatieve effecten op het oppervlakte- en grondwater niet verwacht.

4.6. Ecologie

In het kader van ecologie is door Arcadis een onderzoek uitgevoerd in de vorm van een quick scan (d.d. 6 april 2017). Geconcludeerd wordt dat de projectlocatie geschikt leefgebied vormt voor beschermde soorten (zoals de rugstreeppad). Om werkzaamheden in het projectgebied uit te voeren kan ontheffing van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd of er kan een ecologisch werkprotocol worden opgesteld in combinatie met het uitvoeren van mitigerende maatregelen. Er is inmiddels een ecologisch werkprotocol gereed (d.d. 13 april 2017), er zal conform dit werkprotocol worden gewerkt en de mitigerende maatregelen zullen worden toegepast. Omdat er daardoor geen sprake zal zijn van een overtreding van de verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming is voor het project geen ontheffing nodig. Negatieve effecten op beschermde soorten zijn daarmee niet aan de orde.

De locatie is niet gelegen binnen Natura 2000-gebied of binnen Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Botshol, op een afstand van meer dan 9 km. Vanwege de aard van de activiteiten en de afstand zijn er geen effecten op beschermde natuurgebieden aan de orde.

4.7. Cultuurhistorie

Ter plaatse van de projectlocatie of in de omgeving daarvan zijn geen cultuurhistorische waarden van toepassing.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze MER - aanmeldingsnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de ontwikkeling van de projectlocatie geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor de projectlocatie als de omgeving.