

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

ten behoeve van

AFWIJKING VAN DE FUNCTIE IN HET BESTEMMINGSPLAN

op grond van artikel 2.12, eerste lid onder a onder 3°
van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Schipholparkeren (deelgebied 3, kavel Schouten) Green Park Aalsmeer

11 oktober 2018

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
1.1.	Aanleiding en achtergrond	2
1.2.	Ligging en begrenzing	5
1.3.	Leeswijzer	6
2.	Planbeschrijving	7
2.1.	De locatie en haar omgeving	7
2.2.	Het project	7
3.	Geldend bestemmingsplan	12
3.1.	Beschrijving van het bestemmingsplan	12
3.2.	Afwijkingen	13
4.	Beleid	14
4.1.	Rijksbeleid	14
4.2.	Provinciaal beleid	15
4.3.	Gemeentelijk beleid	15
5.	Omgevingsaspecten	19
5.1.	Bodem	19
5.2.	Water	19
5.3.	Verkeer	20
5.4.	Geluid	21
5.5.	Luchtkwaliteit	22
5.6.	Externe veiligheid	22
5.7.	Ecologie	22
5.8.	Archeologie	22
5.9.	Luchthavenindelingbesluit	22
5.10.	M.e.r.-beoordeling	23
6.	Juridische vormgeving en motivering	25
7.	Uitvoerbaarheid	26
7.1.	Economische uitvoerbaarheid	26

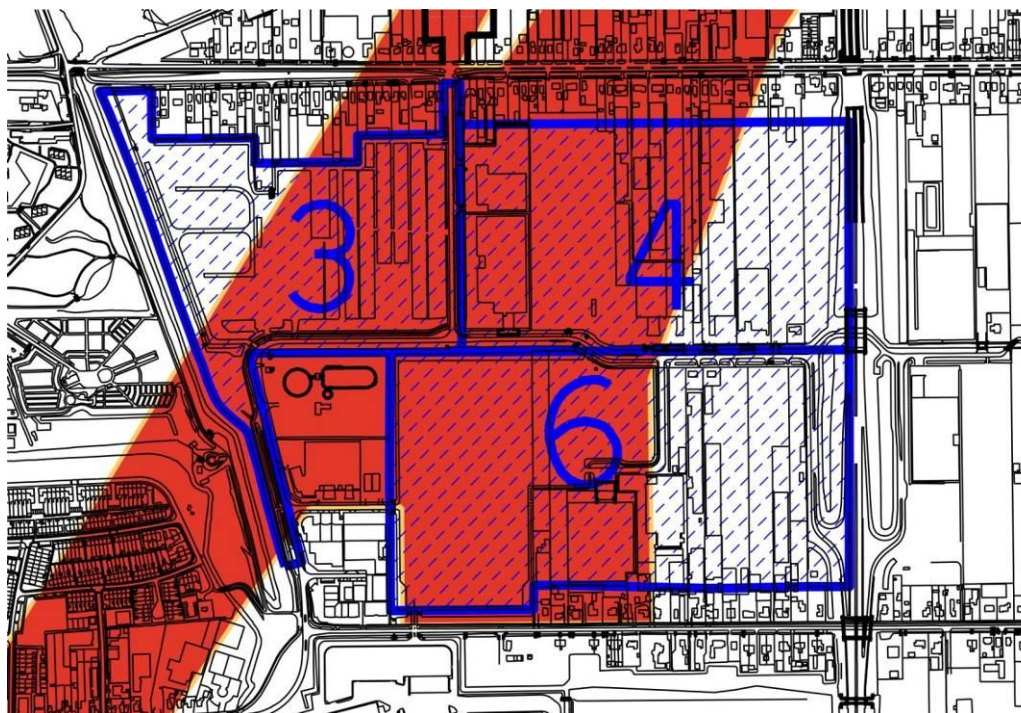
Bijlagen:

1. Actualiserend bodemonderzoek verdachte deel herinrichting deelplan 3;
2. Actualiserend bodemonderzoek onverdachte deel herinrichting deelplan 3;
3. Nader bodemonderzoek verdachte deel herinrichting deelplan 3;
4. Verklaring van geen bezwaar Rijnland;
5. Analyse verkeer gewijzigde invulling Schipholparkeren deelgebied 3;
7. Geluid- en luchtonderzoek ruimtelijke onderbouwing Schipholparkeren;
8. Quicksan ecologie deelplan 3;
9. Ecologisch werkprotocol - Greenpark Aalsmeer deelplan 3
10. Vormvrij m.e.r.-beoordelingsbesluit

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en achtergrond

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 voor Green Park Aalsmeer waarbij Schipholparkeren in deze deelgebieden één van de weinige alternatieven is om inkomsten te genereren. Het nieuwe verdienmode is gedaan in het kader van bedrijfsmatige functie van het gebied, welke volgt uit de Structuurvisie Green Park Aalsmeer en die voor wat betreft Schipholparkeren is benoemd in de Beleidslijn Schipholparkeren (zie paragraaf 4.3).

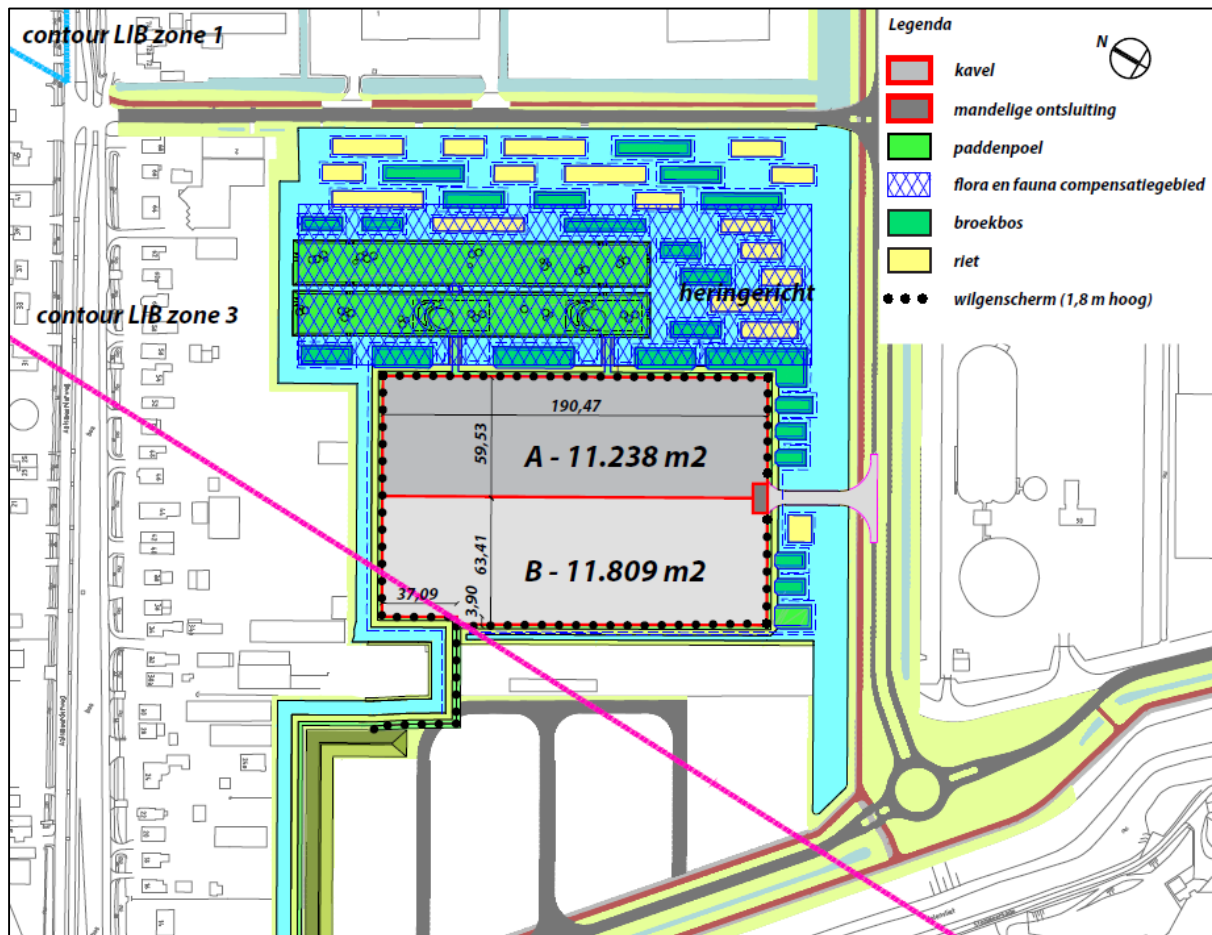


Afbeelding: de voor Schipholparkeren in aanmerking komende deelgebieden 3, 4 en 6 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer

De beleidslijn luidt als volgt: Bedrijfsmatige parkeerterreinen en parkeergebouwen, inhoudende het parkeren ten behoeve van functies die niet ter plaatse aanwezig zijn, worden toegestaan in, uitsluitend deelgebieden 3 en 4 en deelgebied 6 en voor zover:

- gelegen in zone 3 van het LIB langs de Middenweg,
- niet gelegen in de zone langs de N201;
- gelegen uit het zicht van de openbare weg;
- groen ingevuld.

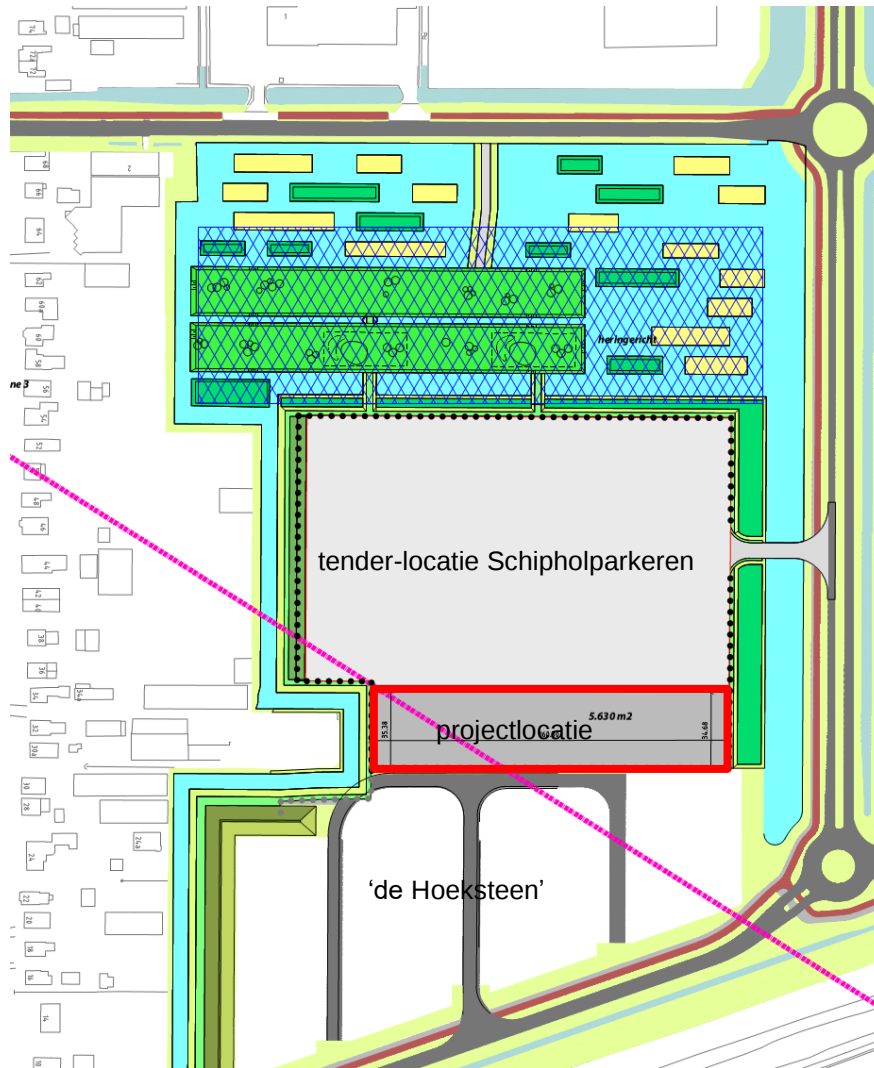
In het verlengde hiervan is in het voorjaar van 2017 een tender uitgeschreven voor de uitgifte van een kavel (subkavels A en B) in deelgebied 3, in zone 3 van het LIB langs de Middenweg.



Afbeelding: kavel tender, voorjaar 2017

Omdat het gebruik als Schipholparkeren strijdig is met het geldende bestemmingsplan is voor het parkeerterrein op de tender-locatie op 19 december 2017 een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend. Daarvoor is een uitgebreide voorbereidingsprocedure doorlopen op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

De voorliggende Ruimtelijke Onderbouwing heeft betrekking op de kavel Schouten, die direct grenst aan de hiervoor beschreven tender-locatie. Deze aangrenzende kavel (oppervlak circa 5.630 m²) vormt een uitbreiding van de tender-locatie. Op onderstaande afbeelding is de projectlocatie met rode omlijnning weergegeven.



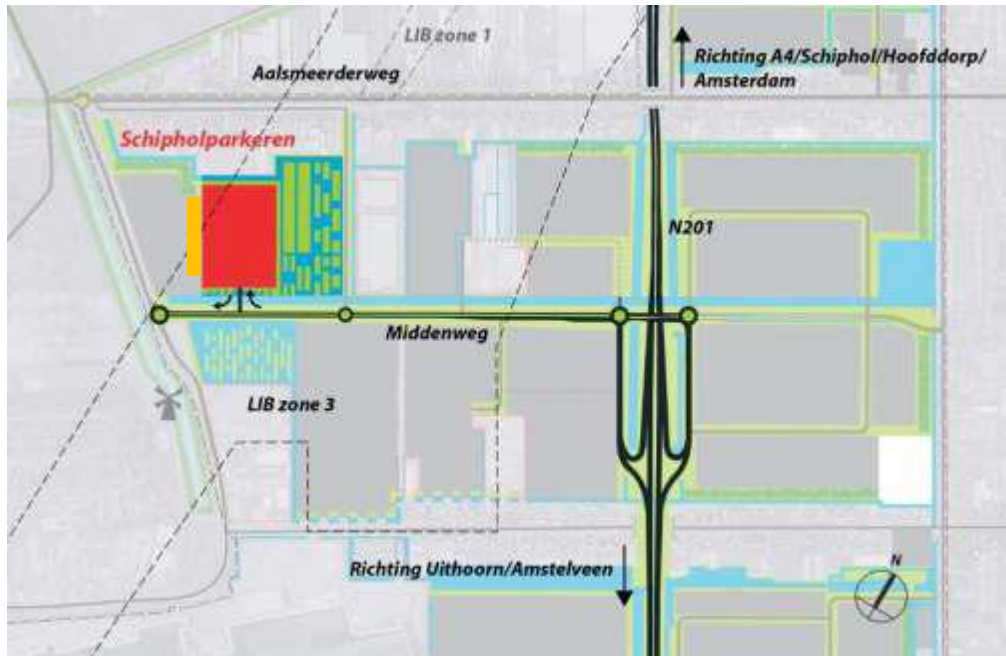
Afbeelding: projectlocatie

De reden dat de tender-locatie waarvoor in december 2017 een omgevingsvergunning voor Schipholparkeren is verleend zal worden uitgebreid met de projectlocatie is tweeledig:

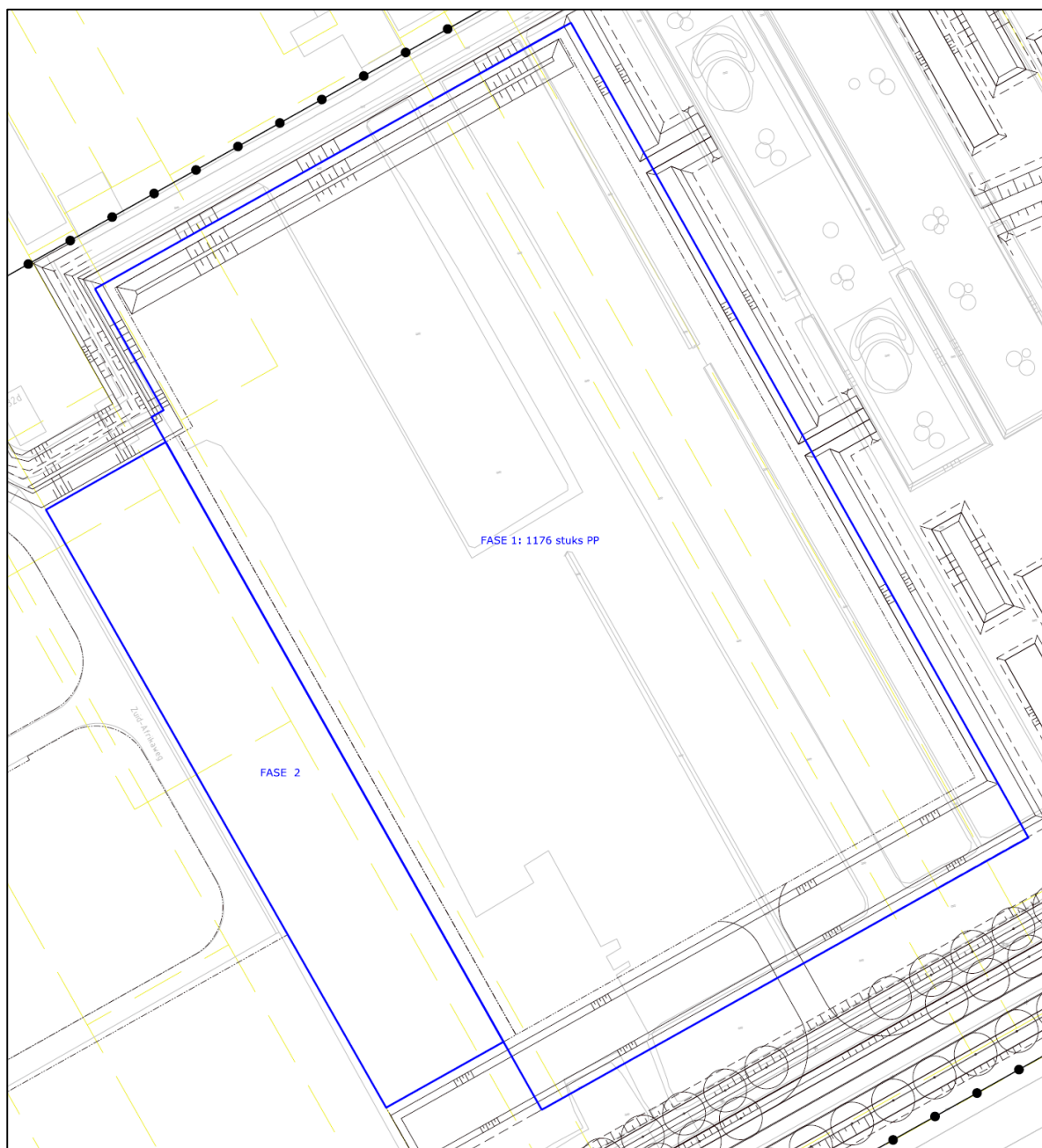
- Voor de projectlocatie zijn meerdere initiatieven onderzocht voor een nieuwe invulling, zoals een bedrijfsverzamelcomplex voor kleinschalige bedrijvigheid. Deze initiatieven bleken echter economisch niet haalbaar.
- Uitbreiding van de capaciteit voor Schipholparkeren binnen Aalsmeer is wenselijk doordat 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 hoofdzakelijk zone 3 van het LIB en de directe ligging aan de tender-locatie een logisch locatie om de parkeercapaciteit ten behoeve van Schipholparkeren verder te verruimen.

1.2. Ligging en begrenzing

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.



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



Afbeelding: begrenzing projectlocatie (fase 2) en de aangrenzende locatie (fase 1)

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving gegeven van de projectlocatie en het project waarna in hoofdstuk 3 is ingegaan op het geldende bestemmingsplan en de afwijkingen als gevolg van het project. Vervolgens is in hoofdstuk 4 een beschrijving gemaakt van het nationale, provinciale en gemeentelijke beleid. In hoofdstuk 5 wordt op de diverse omgevingsaspecten ingegaan. Een juridische beschrijving van het project alsmede de motivering zijn opgenomen in hoofdstuk 6. Tenslotte gaat hoofdstuk 7 in op de economische uitvoerbaarheid van het project.

2. Planbeschrijving

2.1. De locatie en haar omgeving

De locatie waar de Schipholparkeervoorziening is voorzien heeft een oppervlak van circa 5.630 m² en is momenteel braakliggend, waarvan circa 100 m² bebouwd met vervallen opstallen. De rest van het terrein is onverhard. Uit een luchtfoto van de topografische dienst (1977) blijkt dat op het gehele terrein in het verleden autowrakken zijn opgeslagen. Momenteel is het perceel begroeid met verwilderd groen rondom een vervallen opstal.



Afbeelding: recente luchtfoto van de projectlocatie (bron: <https://www.google.nl/maps>)

Aan de Noordoostzijde van het perceel komt het terrein voor Schipholparkeren waarvoor in december 2017 een omgevingsvergunning is verleend (zie paragraaf 1.1). Dit terrein en de voorliggende locatie grenzen direct aan elkaar.

Aan de Noordwestzijde grenst de locatie aan het bestaande woonwerk-lint van de Aalsmeerderweg.

Aan de Zuidwestzijde van de locatie, tussen de locatie 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'.

2.2. Het project

Deelgebied 3 van Green Park Aalsmeer is grotendeels gelegen binnen zone 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. 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

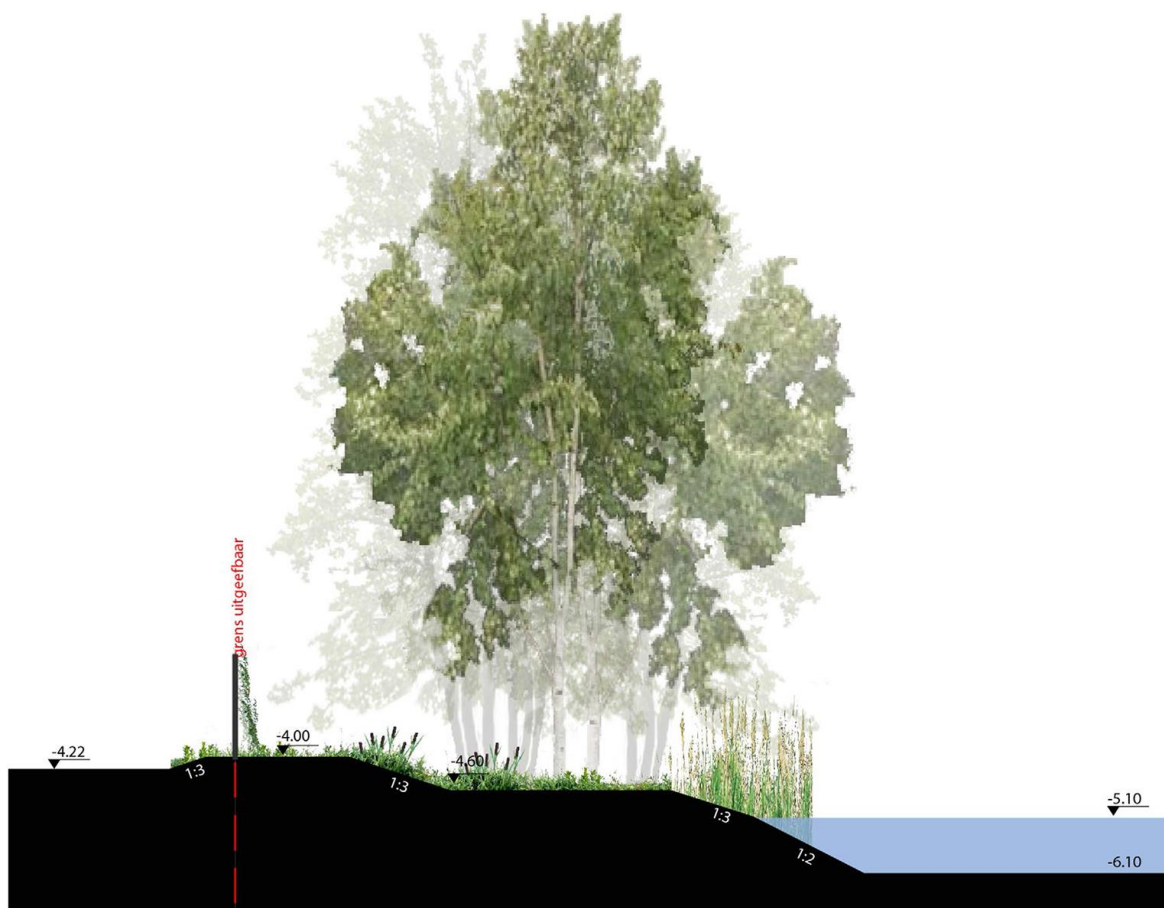
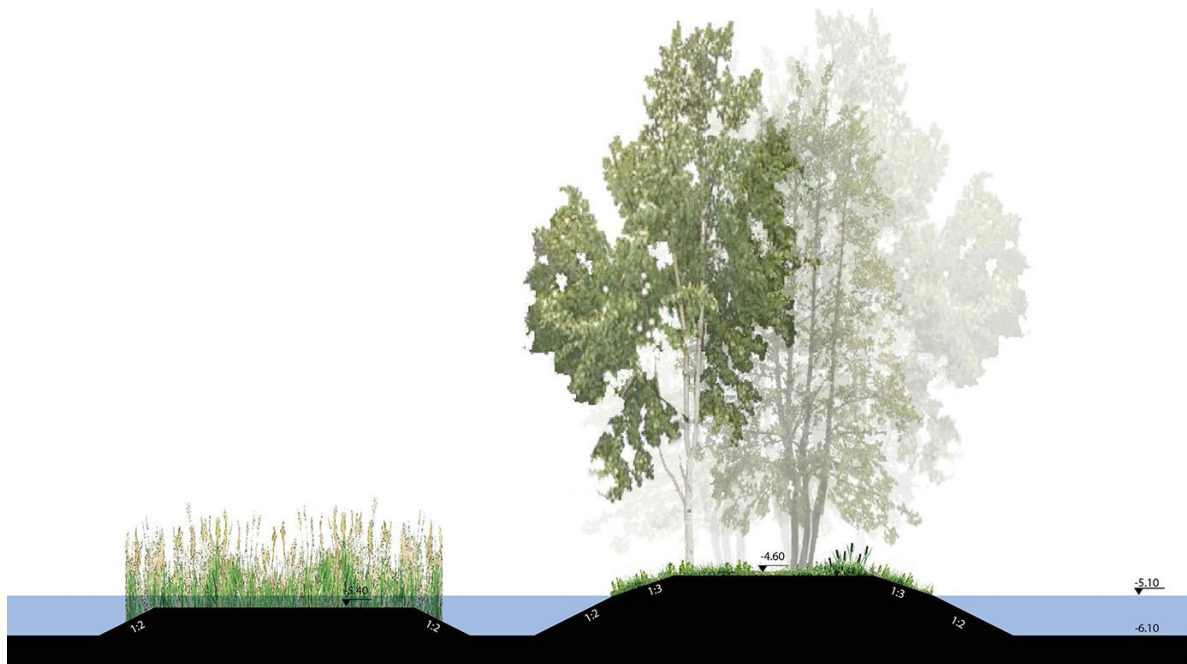
rieteilanden aangelegd, welke ruimte bieden voor diverse flora en fauna. Het oppervlakte water en groen is nadrukkelijk versnipperd in kleine en smalle stroken. Zo zijn het water en de beplante eilanden minder aantrekkelijk voor het foerageren van grote groepen vogels, welke anders voor gevaar kunnen zorgen voor de stijgende en dalende vliegtuigen van Schiphol.

Binnen de groen-blauwe invulling van deelgebied 3 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 parkeerterrein zal eenvoudig en functioneel worden ingericht. Door de ligging in het groenblauwe raamwerk van Green Park Aalsmeer en met groen begroeide 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. Het voorliggende project is een uitbreiding van het in 2017 vergunde parkeerterrein op de tender-locatie. De parkeerplaatsen op de projectlocatie bevinden zich direct ten zuidwesten van de al vergunde tender-locatie. Op de projectlocatie komen maximaal 320 parkeerplaatsen, welke een aaneengesloten geheel zullen vormen met de maximaal 1.300 parkeerplaatsen op de tender-locatie. Het totaal aantal parkeerplaatsen komt daarmee uit op maximaal 1.620 parkeerplaatsen.

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.



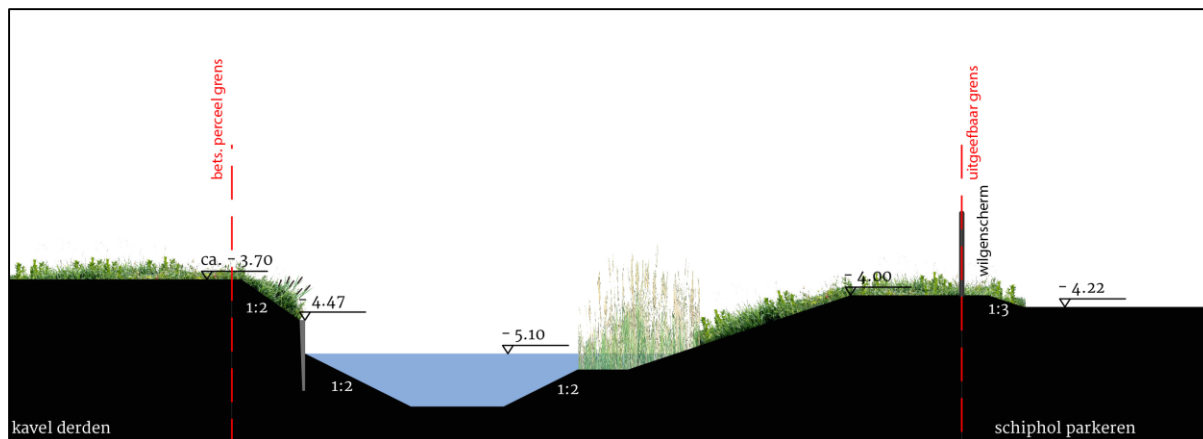
Profiel bufferruimte zuidoostzijde projectlocatie



Profiel inzoom noordoostzijde van het al vergunde deel van het parkeerterrein

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 bevindt zich een bufferzone met groen en/of water en op de rand van het parkeerterrein staat een begroeid hekwerk (1,8 meter). De afstand tussen bestaande

woningen en de projectlocatie zal minimaal 130 meter bedragen. Gelet op deze minimale afstand, 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.



Profiel bufferruimte noordwestzijde projectlocatie

Ontsluiting

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. Zowel de brug als de tijdelijke duiker komt ter plaatse van de kavel waarvoor in december 2017 reeds omgevingsvergunning voor Schipholparkeren is verleend.

Via de Middenweg wordt een directe verbinding op de N201 geboden. De N201 verbindt Aalsmeer met Schiphol, de A2, A4, A5 en A9.

Op de afbeelding op pagina 3 is te zien waar de definitieve ontsluiting wordt gerealiseerd.

Ontwerpaspecten

1. Het rechthoekige perceel ter plaatse van de projectlocatie zal grotendeels worden verhard en bestaan uit rijwegen en maximaal 320 parkeervakken voor motorvoertuigen (auto's en kleine personenbussen). De projectlocatie zal een aangesloten parkeerterrein vormen met de maximaal 1.300 parkeervakken van de al vergunde tender-locatie. De precieze inrichting van het aaneengesloten parkeerterrein, inclusief de projectlocatie, wordt momenteel nader uitgewerkt.
2. Grenzend aan de uitgiftegrens bevindt zich in de openbare ruimte (bufferzone) een wilgenscherm. Aan de buitenzijde van het wilgenscherm wordt een brede grasstrook aangelegd. De grasstrook maakt de trek, buiten het parkeerterrein om, van paden mogelijk.
3. Het parkeerterrein zal ook in de avond- en (vroeg) ochtenduren worden gebruikt. Dat betekent dat er voldoende verlichting aanwezig dient te zijn. Hiervoor zullen verlichtingsmasten worden geplaatst. Deze komen ook op de projectlocatie. De maximaal toegestane hoogte van deze verlichtingsmasten zal 6m bedragen, dit komt overeen met de hoogte van de verlichtingsmasten in de omringende openbare ruimte. De terreinverlichting mag de omwonenden van de Aalsmeerderweg niet hinderen. De te plaatsen verlichtingsmasten dienen te voldoen aan de 'Richtlijn Lichthinder' van november 2014, van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV) te Ede. Daarvoor moet worden aangetoond middels de meetmethoden van de NEN 1891:2016 dat de verlichting voldoet aan de NEN-EN-12464-2 en dat er geen sprake is van lichthinder. Gelet op de minimale afstand tussen de projectlocatie en de woningen (130 meter) is de verwachting dat ter plaatse van de woningen geen sprake zal zijn van lichthinder als gevolg van het plaatsen van verlichtingsmasten op de projectlocatie. Desondanks zal de initiatiefnemer afschermkappen aan de zijde van de aangelegde percelen realiseren, diervriendelijk licht gebruiken en bewegingssensoren plaatsen. Hiermee worden extra maatregelen getroffen om eventuele lichthinder bij omwonenden te beperken.

4. Op de projectlocatie wordt (vooralsnog) geen gebouw geplaatst.

Verlichting

De terreinverlichting heeft tot doel om de verkeersveiligheid en sociale veiligheid te ondersteunen. Het parkeerterrein, bestaande uit parkeervakken en de rijbanen tussen de parkeervakken en eventuele ontsluitingswegen op het terrein tot aan de openbare weg, dient te worden verlicht. De verlichting wordt zo ingericht dat het eenvoudig is om een voertuig te vinden.

Het parkeerterrein zal voldoen aan de Nederlandse norm NEN-EN 12464-2, "Werkplekverlichting Deel 2: Werkplekken buiten". Aan de verlichting wordt een maximum gesteld volgens tabel 5.9 Parking Areas. De installatie wordt aan de bovenkant begrensd op maximaal klasse 5.9.2. uit tabel 5.9 waarbij een begrenzing is gekozen om niet een overmaat aan verlichting te hebben. De hoogte van de verlichtingsmasten is gelimiteerd tot maximaal 6 meter. Vanuit de achtertuinen in het woonwerk-lint wordt daarmee de directe hinder door verlichting op de kavel zo veel als mogelijk weggenomen.

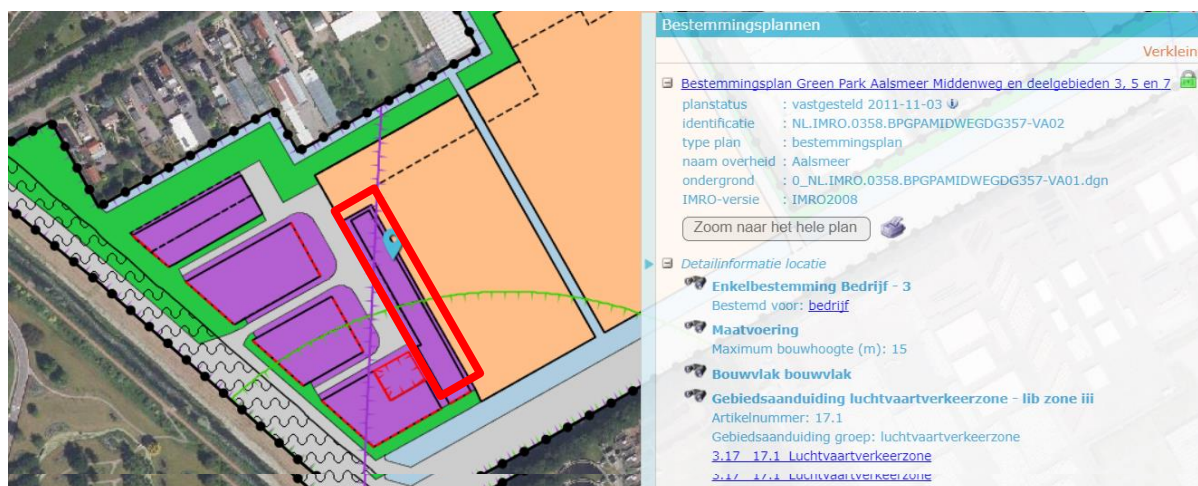
In het kader van de definitieve inrichting van het aaneengesloten parkeerterrein, inclusief de projectlocatie, zal een verlichtingsstudie worden opgesteld. Deze verlichtingsstudie is geen onderdeel van de huidige aanvraag.

3. Geldend bestemmingsplan

In dit hoofdstuk worden de voor dit voornemen relevante elementen van het bestemmingsplan beschreven.

3.1. Beschrijving van het bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Greenpark Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7'. Dit bestemmingsplan is op 3 november 2011 vastgesteld en inmiddels onherroepelijk.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7', de projectlocatie is aangegeven met een rode lijn

De projectlocatie is gelegen binnen de bestemmingen 'Bedrijf – 3 en 'Gemengd - 2'. Ook is de projectlocatie grotendeels gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone - LIB zone III' en deels binnen de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – LIB zone IV', en deels binnen de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop'.

Bedrijf - 3

De gronden van de projectlocatie zijn grotendeels bestemd als 'Bedrijf – 3'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 van artikel 5 worden gebruikt voor sierteeltgerelateerde bedrijven (zoals bedoeld in artikel 1) en overige bedrijven (zoals bedoeld in artikel 1). Het gaat daarbij om bedrijven die voorkomen in milieucategorieën 1, 2, 3.1 en 3.2 zoals vermeld in de bij de regels behorende bijlage (Bijlage 1, Staat van Bedrijfsactiviteiten).

Naast bedrijven zijn ook bijbehorende laad- en losvoorzieningen en parkeervoorzieningen ten behoeve van bedrijven toegestaan, alsmede nutsvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groenvoorzieningen en water.

Het bouwen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - LIB zone III' is in verband met het Luchthavenindelingbesluit pas toegestaan nadat voor het bouwplan een verklaring van geen bezwaar is verleend. Onder bouwen wordt niet alleen het oprichten van een nieuw gebouw verstaan maar onder meer ook een uitbreiding van een bestaand gebouw.

Voor gebouwen is in lid 2 onder 2 bepaald dat deze binnen de aangegeven bouwvlakken te worden gebouwd, waarbij per bouwvlak maximaal één hoofdgebouw mag worden gerealiseerd. De maximum bouwhoogte bedraagt deels 12 en deels 15 meter.

Een bouwvlak mag voor maximaal 70% worden bebouwd (met een minimum van 50%) en er geldt een maximum floor space index van 1,5.

Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde is in lid 2 onder 4 geregeld dat vlaggenmasten maximaal 8 meter hoog mogen zijn. Voor overige bouwwerken geldt dat deze maximaal 2 meter hoog mogen zijn.

Gemengd – 2

Een deel van de projectlocatie is bestemd als 'Gemengd – 2'. Binnen deze bestemming is het gebruik als logistieke bedrijvigheid en zelfstandige kantoren toegestaan met een maximale dichtheid van 2.000 m² logistieke bedrijvigheid en/of 600 m² kantoor per hectare. Ook zijn onder meer groenvoorzieningen, water en verkeersdoeleinden toegestaan.

Voor logistieke bedrijvigheid geldt nog als aanvullende voorwaarde dat de bedrijfsactiviteiten tot maximaal milieucategorie 3.2 mogen behoren, met uitzondering van een strook aan de zijde van de Aalsmeerderweg waar maximaal milieucategorie 2 is toegestaan.

Gebouwen mogen in beginsel maximaal 9 meter hoog zijn maar omdat de projectlocatie bijna geheel binnen de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone - LIB zone III' is gelegen zijn gebouwen alleen toegestaan indien voor het betreffende bouwplan een verklaring van geen bezwaar is verleend zoals bedoeld in de artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Verder geldt dat er dient te worden voldaan aan de parkeernormen. Ook geldt de voorwaarde dat het bouwen niet mag leiden tot een verkleining van het oppervlak van de tijdelijke paddenpoel (46.916 m²).

Bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen maximaal 6 meter hoog zijn.

Algemene regels

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone - LIB zone III' zijn de gronden bestemd voor het tegengaan van een te hoge personendichtheid vanwege luchtverkeer van en naar luchthaven Schiphol. Voor de gronden die zijn gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotop' gelden er beperkingen voor eventuele overschrijdingen van de maximale bouwhoogte.

Tenslotte is het gebruik van gronden en bebouwing als parkeergelegenheid voor reizigers die vliegen vanaf Schiphol niet toegestaan.

3.2. Afwijkingen

Het onderhavige project wijkt af van het geldende bestemmingsplan op de volgende onderdelen:

- Het gebruik als parkeervoorziening voor Schipholparkeren met bijbehorende bouwwerken (lichtmasten) is niet toegestaan ter plaatse van de projectlocatie.
- Doordat er (vooralsnog) geen gebouw op de projectlocatie wordt gerealiseerd wordt er niet voldaan aan het minimum bebouwingspercentage van 50% ter plaatse van de gronden die zijn bestemd als 'Bedrijf – 3'.
- De lichtmasten worden 4 meter hoger dan de maximale bouwhoogte van 2 meter die ter plaatse van de gronden die zijn bestemd als 'Bedrijf – 3' geldt voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4. Beleid

4.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

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

Een parkeervoorziening voor Schipholparkeren betreft geen direct nationaal belang maar indirect draagt een parkeervoorziening wel bij aan de positie van luchthaven Schiphol. Het project is niet in strijd met het beleid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 zijn het Barro en Rarro in werking getreden. In het Barro zijn regels opgenomen met betrekking tot onderwerpen die een nationaal belang hebben. Het gaat hierbij onder meer om Rijksvaarwegen, de ecologische hoofdstructuur en primaire waterkeringen. Deze onderwerpen zijn hier niet aan de orde.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn regels opgenomen ten aanzien van de Ladder voor duurzame verstedelijking. De Ladder is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid 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 (zie paragraaf 3.1). Ook het realiseren van een commerciële parkeervoorziening is ter plaatse van de projectlocatie al toegestaan binnen het bestemmingsplan aangezien de projectlocatie mag worden gebruikt voor diverse vormen van bedrijvigheid, waaronder autoparkeerterreinen en parkeergarages. Een commerciële parkeervoorziening past in beginsel binnen de bestemmingen '–Bedrijf - 3' en 'Gemengd – 2', 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.

Conclusie

De parkeervoorziening past binnen de kaders van het rijksbeleid.

4.2. Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord Holland 2040

De Structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld en sindsdien een aantal maal geactualiseerd. In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de provinciale ruimtelijke verordening is dit beleid vervolgens in regels vertaald (zie hierna).

De Structuurvisie gaat onder meer in op klimaatbestendigheid, de ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad en duurzaam ruimtegebruik. Gelet op de totaalkaart van de Structuurvisie is de projectlocatie onderdeel van 'Vastgesteld of bestaand bedrijventerrein' en 'Greenport'. In een dergelijk gebied wordt beleidsmatig uitgegaan van duurzaam ruimtegebruik door de juiste functies op de juiste plek te plaatsen. Het project draagt hier aan bij omdat uitvoering wordt gegeven aan het realiseren van een bedrijventerrein binnen Greenport Aalsmeer.

De realisatie van de parkeervoorziening past binnen de kaders van de structuurvisie.

Provinciale ruimtelijke verordening

De Provinciale ruimtelijke verordening (Prv) is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten vastgesteld en sindsdien enkele malen op onderdelen herzien dan wel opnieuw vastgesteld. De laatste versie is van 23 april 2018 (in werking sinds 2 mei 2018).

Voor de projectlocatie zijn met name de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een afwijkingsprocedure kan volgens artikel 5a van de Prv uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Zoals blijkt uit de beschrijving van de ladder voor duurzame verstedelijking (paragraaf 4.1) is het voorliggende project niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Het project hoeft daarom niet verder in overeenstemming te zijn met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.

Conclusie

Het project is geen nieuwe stedelijke ontwikkeling die in overeenstemming dient te zijn met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Vanuit de Prv zijn er geen beperkingen ten aanzien van het project.

4.3. Gemeentelijk beleid

Beleidslijn Schipholparkeren

De gemeenteraad heeft op 19 december 2013 de beleidslijn Schipholparkeren vastgesteld. Voor die tijd hanteerde de gemeente de gedragslijn dat Schipholparkeren in de gehele gemeente werd geweerd. Dit werd ook vertaald in bestemmingsplannen (zoals het geldende bestemmingsplan ter plaatse van de projectlocatie). De opmars van terreinen voor Schipholparkeren gaf aanleiding een heldere beleidslijn inzake Schipholparkeren te formuleren en daarbij ook te overwegen of onder bepaalde omstandigheden Schipholparkeren wellicht toch kan worden toegestaan. In de inleiding van deze Ruimtelijke Onderbouwing is al ingegaan op de inhoud van beleidslijn en de voorwaarden waaronder Schipholparkeren in Aalsmeer toegelaten wordt. Het project is grotendeels

passend binnen de beleidslijn Schipholparkeren. Het project is gelegen in deelgebied 3 van het bedrijventerrein, maar een deel van het project ligt buiten zone 3 van het LIB, zie de navolgende afbeelding.



Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016

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. De stevige groeiprognoze van de sierteelt en Royal FloraHolland zijn sinds de economische crisis vanaf 2008 gewijzigd. Er is minder sprake van schaarse ruimte rondom Royal FloraHolland die gereserveerd dient te blijven voor veiling gerelateerde bedrijvigheid. De structuurvisie voor Green Park Aalsmeer is om die redenen herzien.

Naast een beperkte groei van sierteeltbedrijven is er vraag van bedrijven vanuit: logistiek, Home, Gift & Garden, Food, Toerisme, arbeidsmigrantenlogies, hotels en Schipholparkeren. De structuurvisie is het instrument van de gemeente Aalsmeer om de verschillende ruimte vragende functies in het gebied een plaats te geven.

Schipholparkeren

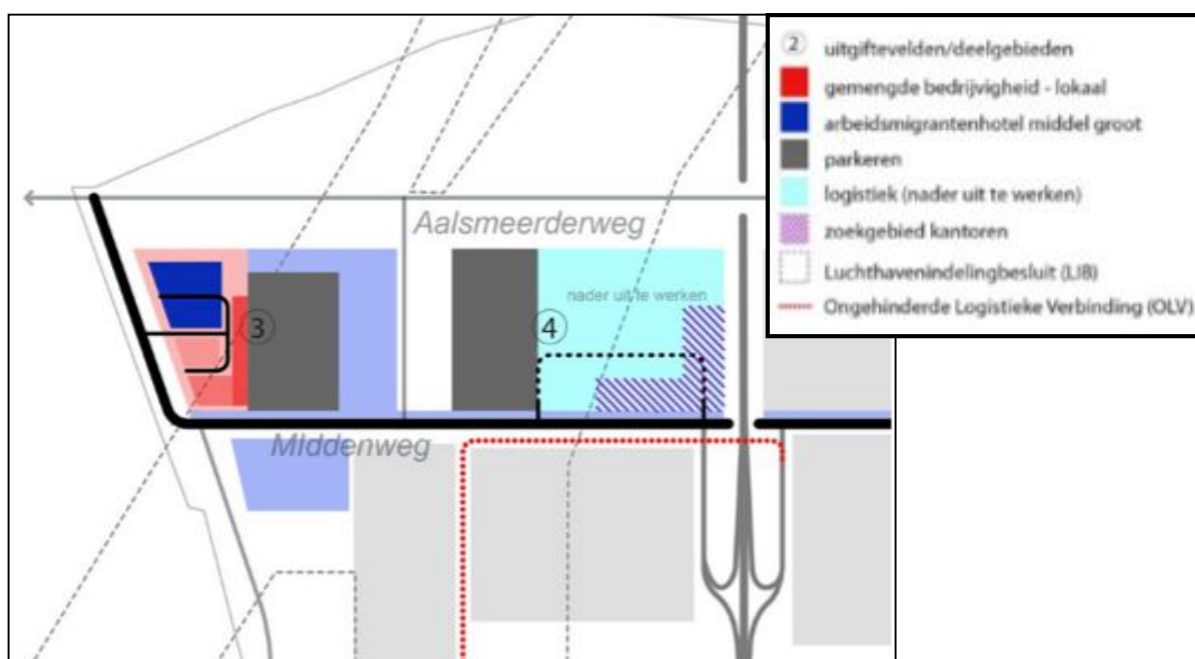
In de planvisie is aangegeven dat Green Park Aalsmeer dankzij de aanleg van de N201/A5 de groei van Schiphol kan versterken door onder meer Schipholparkeren te faciliteren. Het op enige afstand parkeren, samen met busvervoer, kan zo een bijdrage leveren aan blijvende bereikbaarheid van Schiphol en bijdragen aan minder overlast van de vele, ongeplande aanbieders van Schipholparkeren.

Vanwege de regels in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is voor de gebieden waarin het themapark Bloomin'Holland was geprojecteerd gezocht naar arbeidsextensieve bedrijfsactiviteiten. Schipholparkeren is een dergelijke bedrijfsactiviteit, waarvoor reeds op korte termijn voldoende markt aanwezig is. Over het mogelijk maken van deze activiteit heeft al besluitvorming plaatsgevonden (zie hiervoor) en deze is geïntegreerd in de structuurvisie. Daardoor kan Schipholparkeren in

deelgebieden 3 en 4 en, voor zover gelegen in zone 3 van het LIB, in deelgebied 6 toegestaan worden. Doorslaggevend daarbij is de directe aansluiting via de Middenweg op het hoofdwegennetwerk richting Schiphol en het besef dat de huidige economische situatie noodzaakt tot het ontwerpen economisch uitvoerbare plannen, waarvan Schipholparkeren in deze gebieden één van de weinige alternatieven is. Wel dienen parkeerterreinen uit het zicht van de openbare weg te worden gerealiseerd en groen te worden ingevuld.

Deelgebied 3

In het oorspronkelijke plan was in deelgebied 3, binnen de contour van de LIB-zone, slechts beperkt ruimte voor nieuwbouwwontwikkelingen. Inmiddels blijkt er een grote behoefte aan parkeerterreinen voor Schiphol, een functie die wel inpasbaar is in de LIB-zone. Deze functie is daarom ingepast met behoud van de hoofduitgangspunten; zoveel mogelijk ruimte voor waterberging door middel van riet en open water, een groene uitstraling naar de Middenweg door middel van bomeneilandjes en een afschermende groene werking naar de woningen langs de Aalsmeerderweg. De zone die in het kaartbeeld voor deelgebied 3 is aangewezen voor parkeren komt overeen met de reeds in december 2017 verleende omgevingsvergunning (zie de navolgende afbeelding). De kavel waar de onderhavige omgevingsvergunning betrekking op heeft is aangewezen als 'gemengde bedrijvigheid – lokaal'.



Afbeelding: kaartbeeld deelgebieden 3 en 4

Deelgebied 3 vormt samen met deelgebied 4 een zeer gemêleerd geheel. Deelgebied 3 wordt opgedeeld in een tweetal zones. Door de projectie van het Luchthavenindelingbesluit (zone 3) op het gebied wordt een gedeelte ontwikkeld voor Schipholparkeren. Het beperken van overlast voor omwonenden wordt georganiseerd door het aanleggen van een buffer naar het woonlint en door de landschappelijke inpassing van het parkeerterrein. Rondom het terrein wordt een rijk watergebied ingericht met begroeide eilanden en wordt de huidige paddenpoel ingepast. Vanaf de Middenweg zorgen de begroeide eilanden voor een groen scherm waardoor de auto's uit het zicht worden geparkeerd.

Conclusie

Het project sluit met de algemene ligging in deelgebied 3 aan op het in de structuurvisie aangegeven uitgangspunt dat Schipholparkeren dient plaats te vinden in deelgebied 3, 4 of 6. Het project voldoet met de gedeeltelijke ligging in LIB- zone 3 echter niet volledig aan het in de structuurvisie aangegeven uitgangspunt dat Schipholparkeren dient plaats te vinden in zone 3 van het LIB. De projectlocatie zal een aaneengesloten parkeerterrein vormen met de al vergunde tender-locatie voor Schipholparkeren. Doordat de projectlocatie uit het zicht komt te liggen, een groene invulling krijgt en

zal worden ontsloten via de Middenweg wordt er voldaan aan de andere criteria ten aanzien van Schipholparkeren. De projectlocatie voldoet echter niet aan het kaartbeeld voor deelgebied 3 van de structuurvisie waarbij voor de projectlocatie in het beleid uit is gegaan van gemengde bedrijvigheid – lokaal. Een dergelijke invulling blijkt (nog steeds) economisch niet haalbaar voor het rechthoekige maar smalle kavel. Een uitbreiding van het parkeerterrein van de al vergunde tender-locatie is ter plaatse van de projectlocatie wel haalbaar. Vandaar dat voor de projectlocatie, in afwijking van het kaartbeeld maar in lijn met de algemene uitgangspunten voor Schipholparkeren, uit wordt gegaan van een invulling met Schipholparkeren. Daarbij bevindt het project zich grotendeels in zone 3 van het LIB. Volledigheidshalve zal voor het project een verklaring van geen bedenkingen worden aangevraagd bij de gemeenteraad vanwege het afwijken van het kaartbeeld.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde “streefwaarde” overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet “interventiewaarden” vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig. Bij woonbestemmingen is eventuele verontreiniging een groter probleem dan bij bijvoorbeeld een parkeerterrein.

De bodem van het te ontwikkelen gebied dient vooraf voldoende te worden onderzocht en waar nodig te worden gesaneerd. Door Arcadis is een verkennend en nader bodemonderzoek uitgevoerd (d.d. 22 juni 2017, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Het gehele terrein is gemiddeld tot boven de interventiewaarde verontreinigd met PAK, zink, koper en lood voor de bovengrond. Diverse individuele monsters hebben een nikkelgehalte tot boven de interventiewaarde. Daarnaast is het terrein licht verontreinigd met enkele andere zware metalen, PCB, OCB en naftaleen.
- De grond rondom de bouwvallige opstallen is verontreinigd met asbest tot boven de interventiewaarde. De ondergrond is visueel en analytisch schoon voor asbest.
- Het grondwater op de locatie is licht verontreinigd met enkele zware metalen en PAK.

Gezien de omvang van de zware metalen en PAK verontreiniging over het gehele terrein en asbest op een deel van het terrein is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De aangetroffen verontreinigingen vormen daarmee geen onaanvaardbare risico's maar wel een belemmering voor de uitvoering van de plannen om de locatie te ontwikkelen. De projectlocatie dient vanwege de verontreiniging met asbest, zware metalen en PAK daarom eerst te worden gesaneerd. Deze sanering zal medio mei 2018 plaatsvinden. Na sanering is de grond ter plaatse van de gehele projectlocatie geschikt voor het beoogde gebruik.

5.2. Water

De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij vooral om aandacht voor de waterkwantiteit (ruimte voor water, berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en aandacht voor de veiligheid (overstroming).

De projectlocatie is gelegen in de Oosteinderpoelpolder, welke binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap Rijnland valt. Deze polder is een droogmakerij met een gemiddeld maaiveldniveau van 4,12 m – NAP. In het peilgebied wordt een peil gehanteerd van 5,0/5,1 meter – NAP. De nabij de projectlocatie gelegen Middentocht behoort tot de hoofdwaterstructuur van de polder.

Uitgangspunt en basis voor de waterstaatkundige inrichting van het gebied is het rapport “Green Park Aalsmeer, Waterhuishouding en Rioleringsplan” (d.d. 2 oktober 2006). Rijnland heeft op 7 maart 2007 per brief laten weten akkoord te zijn met het waterhuishoudings- en rioleringsplan door middel van een raamvergunning (V46760).

Waterkering

De keringszone van de Molenvlietdijk beperkt zich tot aan de Molenvlietweg. De onderhavige projectlocatie valt buiten de waterkeringzone van het Hoogheemraadschap Rijnland.

Waterkwantiteit

In de huidige situatie is de projectlocatie nagenoeg onverhard. Als gevolg van de ontwikkeling zal er 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 (zie bijlage).

Waterkwaliteit

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.

5.3. Verkeer

Het project heeft geen directe gevolgen voor de verkeersstructuur in Aalsmeer doordat het project geen betrekking heeft op de bestaande verkeersruimte of leidt tot een nieuwe weg. De projectlocatie zal worden aangesloten op het in december 2017 vergunde parkeerterrein voor Schipholparkeren. Het aaneengesloten parkeerterrein wordt door middel van één in- en uitrit aangesloten op de bestaande ontsluitingsweg Middenweg. De slagboom bij deze in- en uitrit aan de zuidzijde van het terrein bevindt zich op 44 meter van de Middenweg zodat er voldoende opstelruimte is voor aankomende auto's. De projectlocatie krijgt geen eigen ontsluiting.

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 de verkeersstudie die Goudappel Coffeng in het kader van het project heeft uitgevoerd (d.d. 21 maart 2018, zie bijlage), als aanvulling op de verkeersstudie in het kader van de Structuurvisie Green Park Aalsmeer (d.d. 22 november 2017, zie bijlage).

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 (situatie zonder de ontwikkelingen die zijn genoemd in de Structuurvisie).

Ten aanzien van het gebruik als Schipholparkeren blijkt uit de verkeersstudie 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 omdat het tijdens de spits slechts om een beperkt aantal ritten gaat. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling zijn door het project geen knelpunten te verwachten.

Het uitbreiden van het Schipholparkeren heeft tenslotte 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 de uitgevoerde verkeersstudie van Goudappel Coffeng.

5.4. Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaaai opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Een parkeervoorziening is geen geluidsgevoelige bestemming zodat er geen akoestisch onderzoek als bedoeld in de Wet geluidhinder nodig is. Wel kan het vanuit een goede ruimtelijke ordening wenselijk zijn om te onderzoeken of het parkeerterrein niet leidt tot geluidsoverlast ter plaatse van de woningen in de omgeving. Hiervoor is door Arcadis een geluidsonderzoek uitgevoerd (d.d. 24 november 2017, zie bijlage). 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 ($L_{A,r,LT}$) 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 ($L_{A,max}$) 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.

Vanuit het aspect geluid gelden er gelet op het onderzoek geen beperkingen voor de realisatie van het project.

5.5. Luchtkwaliteit

Bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een vergunning in afwijking van een bestemmingsplan, moeten de gevolgen voor de luchtkwaliteit worden onderzocht. De gevolgen hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het geldende bestemmingsplan.

Zoals uit paragraaf 5.3 blijkt leidt het project niet tot significant extra verkeer. Het project draagt zodoende niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, dat wil zeggen dat het geen bijdrage levert aan een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Uit de berekening die in onderzoek luchtkwaliteit door Arcadis is verricht (d.d. 24 november 2017, zie bijlage) blijkt tevens dat door onderliggende ontwikkeling een maximale bijdrage van $0,46 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ en een maximale toename van $0,12 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$ is te verwachten. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ en PM_{10} . Vanuit het aspect luchtkwaliteit gelden er geen beperkingen tegen de realisatie van onderliggend plan.

5.6. 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. Onderzoek naar externe veiligheid is daarom niet nodig.

5.7. Ecologie

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.

In het kader van de regelgeving rond ecologie is door Arcadis een onderzoek uitgevoerd. Het betreft een Quickscan Ecologie Deelplan 3 Green Park Aalsmeer (d.d. 6 april 2017, zie bijlage). 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, zie bijlage), 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.

5.8. Archeologie

Uit het geldende bestemmingsplan volgt dat uit eerder archeologisch onderzoek is gebleken dat de projectlocatie niet is gelegen in een gebied met potentieel archeologische waarde. Er is op deze locatie geen dubbelbestemming met beschermende werking van kracht, zodat nader onderzoek niet nodig is.

5.9. Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Met ingang van 1 januari 2018 is de wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Door middel van het LIB is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperking van bestemming en gebruik van grond in verband met het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenverkeer. Daarnaast worden regels gesteld omtrent beperkingen van de maximale hoogte van objecten, en van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. De hoogtebeperkingen zijn opgelegd om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op een veilige manier van en naar de luchthaven Schiphol kunnen vliegen. De beperkingen voor de vogelaantrekkende bestemmingen en

vogelaantrekkelijk gebruik zijn opgelegd om te voorkomen dat zich in de nabijheid van de luchthaven concentraties vogels bevinden, die hinderlijk kunnen zijn voor vliegtuigen.

Voor het project zijn de regels ten aanzien van de externe veiligheid en de hoogtes relevant:

- In artikel 2.2.1 van het LIB is bepaald dat in beginsel geen gebouwen zijn toegestaan in de aangegeven zone. Voor een groot deel van de projectlocatie geldt dat daardoor geen gebouwen zijn toegestaan, tenzij er aan de uitzonderingsregels wordt voldaan of er een verklaring van geen bezwaar wordt verleend als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. De uitzonderingen zijn mogelijk indien verzekerd is dat er sprake is van een lage dichtheid van aanwezigen. Daar is in het geval van Schipholparkeren sprake van maar op de projectlocatie zijn (vooralsnog) geen gebouwen voorzien.
- In artikel 2.2.2 van het LIB is bepaald dat objecten niet hoger mogen zijn dan de aangegeven maximale waarden. Voor de projectlocatie geldt een maximale hoogte van 22 tot 24 meter NAP. Aangezien het peil ter plaatse van de projectlocatie -4 meter NAP bedraagt, de voorgestane lichtmasten maximaal 6 meter hoog worden en er (vooralsnog) geen gebouwen op de projectlocatie zijn voorzien, voldoet het project ruimschoots aan de maximale hoogtemaat volgens het LIB.



Afbeelding: de LIB-zone ter plaatse van de projectlocatie

5.10. M.e.r.-beoordeling

Om de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling in beeld te brengen dient m.e.r. beoordeling te worden uitgevoerd. Het project betreft namelijk een stedelijk ontwikkelingsproject maar blijft onder de drempelwaarden. Deze m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen milieueffectrapport (MER) noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt, of het project moet worden aangepast (met maatregelen) en er moet een nieuwe m.e.r.-beoordeling worden gemaakt.

Voor de vraag of in het kader van het voorgenomen project belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht kunnen worden is een korte analyse gemaakt van de verschillen tussen het geldende bestemmingsplan en het project.

Het geldende bestemmingsplan staat diverse functies ter plaatse van het projectgebied toe. Het project leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan tot een andere functie maar niet tot een intensivering van het gebruik. Het toestaan van een parkeervoorziening is passend op een bedrijventerrein als het onderhavige. Belangrijke nadelige gevolgen voor het verkeer en het milieu (waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) worden niet verwacht. Door de aanvrager is in het kader van de aanvraag een aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordeling opgesteld waarna het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit zal nemen.

6. Juridische vormgeving en motivering

De parkeervoorziening past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7'. Het project wijkt op de volgende onderdelen af:

- Het gebruik als parkeervoorziening voor Schipholparkeren met bijbehorende bouwwerken (lichtmasten) is niet toegestaan ter plaatse van de projectlocatie.
- Doordat er (vooralsnog) geen gebouw op de projectlocatie wordt gerealiseerd wordt er niet voldaan aan het minimum bebouwingspercentage van 50% ter plaatse van de gronden die zijn bestemd als 'Bedrijf – 3'.
- De lichtmasten worden 4 meter hoger dan de maximale bouwhoogte van 2 meter die ter plaatse van de gronden die zijn bestemd als 'Bedrijf – 3' geldt voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Er is dan ook een omgevingsvergunning ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) noodzakelijk om de parkeervoorziening planologisch mogelijk te maken.

Het project heeft betrekking op het realiseren van een parkeerterrein voor Schipholparkeren. Bij de realisatie van het parkeerterrein zal voldoende rekening worden gehouden met het zicht vanaf omliggende wegen en het zicht vanaf het woonlint. Het toestaan van het parkeerterrein past grotendeels binnen het beleid van de diverse overheden (zie hoofdstuk 4) en is gelet op de diverse omgevingsaspecten uitvoerbaar (zie hoofdstuk 5). Omdat niet wordt voldaan aan het kaartbeeld van de gemeentelijke Structuurvisie is voor het project wel een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) bij de gemeenteraad aangevraagd.

- Het onderhavige parkeerterrein ligt grotendeels binnen zone 3 van het LIB. Een klein deel van het parkeerterrein valt buiten het zoekgebied in zone 3 van het LIB. Tegen deze geringe afwijking (ca. 25 parkeerplaatsen buiten het zoekgebied) van de Beleidslijn Schipholparkeren bestaan geen ruimtelijke bezwaren. Door deze overschrijding van de LIB- lijn ontstaat een heldere beëindiging die de ruimtelijke samenhang van het parkeerterrein bevordert. Indien de LIB- lijn strikt zou worden gehanteerd zou dit tot gevolg hebben dat het parkeerterrein 'trapsgewijs' zou worden beëindigd, dit geeft ruimtelijk een onrustig beeld en is minder gewenst. De regelgeving van het LIB geeft geen belemmeringen.
- In de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 is de Beleidslijn Schipholparkeren tevens opgenomen. Het onderhavige project is qua algemene uitgangspunten grotendeels in overeenstemming met deze structuurvisie. Echter op de visiekaart van de structuurvisie is binnen deelgebied 3 van Green Park een vlak (arcering) opgenomen die als zoekgebied voor Schipholparkeren geldt en het onderhavige parkeerterrein valt buiten dit vlak. De oorspronkelijk beoogde functie van het onderhavige projectgebied blijkt niet mogelijk te zijn. Ten aanzien van de beleidslijn is het parkeerterrein zo goed als passend, echter komt de onderhavige parkeerlocatie niet overeen met de kaart van de structuurvisie. Daarom wordt het onderhavige project aan de gemeenteraad voorgelegd voor een vvgb.

De bouwwerken ofwel lichtmasten ten behoeve van het Schipholparkeren hebben ten opzichte van het geldende bestemmingsplan geen nadelige ruimtelijke gevolgen voor het projectgebied en de omgeving. De lichtmasten van maximaal 6 meter hoog zullen zich op ruime afstand van de woningen in de omgeving bevinden en zullen zorgvuldig worden ingepast. Er zal niet worden voldaan aan de regel in het bestemmingsplan om ter plaatse van de gronden die zijn bestemd als 'Bedrijf – 3' minimaal 50% per bouwvlak te bebouwen aangezien er op de projectlocatie (vooralsnog) geen gebouwen zijn voorzien. Het minimum bebouwingspercentage van 50% kwam voort uit de wens om verdichting te stimuleren. In de praktijk is echter gebleken dat deze eis niet nodig is om een efficiënt ruimtegebruik van de percelen te bewerkstelligen. In de structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 is het bebouwen van minimaal 50% per bouwperceel daarom losgelaten. Ook in de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen en de onlangs vastgestelde bestemmingsplannen voor andere deelgebieden van Green Park Aalsmeer is niet langer rekening gehouden met een minimum bebouwingspercentage van 50%. Het is daarom aanvaardbaar om voor de projectlocatie af te wijken van het minimum bebouwingspercentage van 50%.

7. Uitvoerbaarheid

7.1. Economische uitvoerbaarheid

Een doel van de Wro, met daarin de Grondexploitatiewet, is dat gemeenten meer regie en sturing krijgen op de ruimtelijke ontwikkelingen op/in haar grondgebied, ook gebieden zonder gemeentelijk grondbezit. De wetgeving verplicht om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van die ontwikkeling te koppelen aan de ruimtelijke doelstellingen en te verhalen op diegene die de ontwikkeling tot stand brengt. Het gaat hierbij om zowel fysieke kosten (uitvoeringskosten) als ontwikkelingskosten (planvoorbereidings- en planbegeleidingskosten). Bovenplanse kosten en kosten voor ruimtelijke ontwikkelingen worden verankerd in een structuurvisie. Het kostenverhaal kan worden geëffectueerd met een anterieure overeenkomst. Bij het ontbreken daarvan wordt een exploitatieplan vastgesteld.

In afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening zijn regels opgenomen ten aanzien van grondexploitatie. In artikel 6.12 lid 1 is daarbij bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Gelet op artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening gaat het om bouwplannen die betrekking hebben op:

- de bouw van één of meer woningen;
- de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Het voorliggende project is geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Voor het project is daarom geen exploitatieplan of anterieure overeenkomst nodig.

7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het project wordt voorgelegd aan diverse instanties ten behoeve van het wettelijk vooroverleg.

De ontwerp-omgevingsvergunning zal samen met de bijbehorende stukken gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Tijdens deze periode kunnen er zienswijzen worden ingediend.