

vragen D66 naar aanleiding van Memo 66 ‘Aanvullende beantwoording vraag over bevrozing logistiek in Aalsmeer’ dd. 8 novemer 2022 (het “Memo”).

Hierbij wordt verwezen naar het aangekondigde ‘Beleidsplan Logistieke Bedrijven’ tijdens de raadsvergadering van 29 september 2022 (het “Beleidsplan”)

1. Kan het college bevestigen dat het Beleidsplan, niet alleen het beleid zal weergeven in lijn met de aangenomen motie van die datum inzake de verbinding met de N201, maar ook dat dit beleid zal gaan gelden voor het grondgebied van de gehele gemeente Aalsmeer en niet beperkt blijft tot het plangebied Green Park Aalsmeer, binnen welk kader de discussie op dat moment werd gevoerd?
2. Kan het college een tijdspad aangeven richting raadsbehandeling van het Beleidsplan?
3. Kan het college aangeven op welke termijn er een voorbereidingsbesluit, inclusief een beperking op de vestiging van logistieke bedrijven binnen de gemeente Aalsmeer in lijn met de ingetrokken motie Bevrozing Logistieke Bedrijven (het “Voorbereidingsbesluit”), verwacht kan worden?
4. Kan het college een eerste inschatting geven van de verwachte planschade bij invoering van het nieuwe beleid en dan met name inzake het beperken van de rechten die eigenaren hebben van gronden die nu vallen onder, grof gesteld, ‘bedrijfsterreinen algemeen’ en in de toekomst zullen vallen onder ‘bedrijfsterreinen algemeen met uitzondering van logistiek’?

Toelichting:

ad 1. De tekst in de slotalinea van het Memo is enigszins vaag over wie het initiatief gaat aannemen om te komen tot het Beleidsplan. (“Wij geven u in overweging om beleid te (doen) ontwikkelen dat leidt tot uitvoering van de motie.”).

Wij gaan ervan uit dat het college te zijner tijd het Beleidsplan aan de raad zal voorleggen in het verlengde van de toezeggingen die zijn gedaan in de raadsvergadering van 29 september 2022 (“...het college stelt voor dat wij een beleidsdocument...naar de raad brengen, waarin we dat verder voor u gaan uitwerken...” – verslag raadsvergadering pp. 8-9).

De discussie in de raad van 29 september werd gevoerd tegen de achtergrond van de ‘Aanvulling Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016’ en was uitdrukkelijk bedoeld te gelden voor het gehele toepassingsgebied van de Structuurvisie Green Park. De toezegging door het college werd dan ook gedaan binnen dat kader.

Inmiddels lijken gesprekken erop te wijzen dat het college van zins is om het Beleidsplan het gehele grondgebied van de gemeente Aalsmeer te laten beslaan onder dezelfde voorwaarden als die in de motie zijn verwoord.

Wij zouden graag een formele bevestiging zien van de intentie het Beleidsplan inderdaad van toepassing te laten zijn op het gehele grondgebied van Aalsmeer.

ad 2. Wij zijn ons bewust van de op punten mogelijk complicerende onderdelen van het toekomstige Beleidsplan. We kunnen ons dus voorstellen dat er enige tijd overheen kan gaan voor er een eerste versie richting raad wordt gestuurd. Gezien de acute problematiek van het onderwerp zouden wij desondanks graag zien dat er op relatief korte termijn en eerste resultaat geboekt kan worden. Dit overigens in samenhang met vraag 3 en de toelichting onder ad 3.

Gezien deze opmerkingen dringen we dan ook niet aan op een specifieke deadline, maar op een eerste grove indicatie wanneer zo een eerste voorstel gepresenteerd zou kunnen worden.

ad 3. Waar het Beleidsplan enige tijd moet worden geboden om tot een volledig en weloverwogen resultaat te komen, geldt dat minder voor het Voorbereidingsbesluit. Niet omdat de kwaliteit van het Voorbereidingsbesluit aan minder hoge kwaliteitseisen kan voldoen, maar omdat in de overweging tussen tijd en uitputtende overwegingen, de factor tijd hier een belangrijkere rol speelt.

Waar we ons bewust zijn van de noodzaak van een grondige voorbereiding van het Beleidsdocument, zijn we ons ook bewust van de ruimte die eventuele logistieke bedrijven krijgen die niet aan de voorwaarde van de motie voldoen bij het uitblijven van de toepassing van het nieuwe beleid.

De bedoeling van de ingetrokken motie 'Bevriezing Logistieke Bedrijven' was te bewerkstelligen dat, in de mogelijk geruime tijd richting de beperking van dit soort bedrijven in de gemeente Aalsmeer, dit niet tot gevolg zou hebben dat dit type bedrijf in de tussentijd zich alsnog op 'verkeerde plekken' zou kunnen vestigen.

In het Memo wordt aangegeven dat een verordening om dit voor elkaar te krijgen niet het juiste instrument is, maar dat een voorbereidingsbesluit dit mogelijk wel voor elkaar kan krijgen. Het is dan daarmee noodzakelijk dat we dit voorbereidingsbesluit wel op korte termijn tegemoet kunnen zien. Indien mogelijk uiterlijk einde Q1 2023.

ad 4. Het Memo stelt dat een 'bevriezing' (wij lezen hier: al dan niet door het gebruik van het Voorbereidingsbesluit) leidt tot ongewenste effecten op het gebied van planschade en mogelijk verlies aan werkgelegenheid.

Ten eerste is het refereren aan een verlies van werkgelegenheid irrelevant en zelfs ongepast omdat:

1. we het hier hebben op nieuwe, toekomstig te vestigen bedrijven en er dus op dat gebied geen sprake is van 'verlies van werkgelegenheid' maar van een mogelijke 'mindere groei van de werkgelegenheid';
2. we, zoals het er nu naar uit ziet, onder invloed van de vergrijzing van de samenleving en zelfs bij een zekere economische neergang geconfronteerd worden met een periode van schaarste op de arbeidsmarkt bovenop een toch al traditionele schaarste op de specifieke arbeidsmarkt van Aalsmeer, en;
3. veel arbeidsplaatsen binnen het logistiek bedrijf worden uitgeoefend door arbeidsmigranten, een groep werknemers die een geheel eigen problematiek kennen en waarbij een zekere beperking misschien eerder gunstige effecten zou laten zien in plaats van bedreigingen.

De discussie over planschade en welke planschade voor de raad aanvaardbaar zou zijn is wel relevant. Wel moet er dan een eerlijke afweging gemaakt worden inzake de berekening van de planschade.

De te berekenen planschade is het verschil in opbrengst tussen, zoals onder 4. gesteld, enerzijds een planbestemming 'bedrijfsterrein algemeen' en de eventuele beperking van het type logistiek bedrijf op dezelfde plangebieden.

Dat is dus geen verschil tussen nul-opbrengst ten opzichte van maximale opbrengst, maar het verschil tussen de marktopbrengst van het terrein met en zonder de beperking 'logistiek'. Daarbij komt ook nog dat dit alleen geldt voor die gebieden die niet voldoen aan de voorwaarden die in de motie worden gesteld inzake de (in)directe verbinding met de N201.

Naar onze mening is de berekening niet alleen moeilijk uit te voeren omdat het niet overduidelijk zal zijn of er een aanzienlijk verschil is in opbrengst tussen een 'gebruiker bedrijfsterrein' ten opzichte van een 'gebruiker bedrijfsterrein niet-logistiek'. Maar ook omdat het (op dit moment) onduidelijk is op hoeveel locaties dit een daadwerkelijke beperking zal opleveren.

Dit laatste zal uiteraard opgepikt moeten worden in het pad richting Voorbereidingsbesluit, maar kunnen, om genoemde redenen en op dit moment, niet als onoverkomelijke bezwaren worden ingebracht tegen het in gang zetten van dit proces.