

Memo 'Voortgang motie logistieke bedrijven Green Park Aalsmeer'

Dit memo is bedoeld als discussiestuk ter ondersteuning van de meningsvorming binnen de fractie van D66 Aalsmeer over de ontwikkeling van GPA Deelgebied 2; in reactie op het collegememo 'Memo 21 Bevriezing logistiek Green Park Aalsmeer' dd. 18 april 2023 ("Memo Bevriezing" – doc. 19), en; in het licht van de behandeling van het 'Bestemmingsplan en exploitatieplan deelgebied 2 West'.

Onderverdeling:

- *Inleiding en achtergrond – p.2*
- *Reikwijdte Motie Logistiek – p.2*
- *Gevolgen Motie Logistiek – p.2*
- *Discussiepunten:*
 - *'verkeersbelastende logistieke bedrijven' – p.3*
 - *verkeersveiligheid – p.3*
 - *leefbaarheid – p.4*
 - *verkeersbelasting – p.5*
 - *wegenonderhoud – p.5*
 - *Vrachtverkeer – p.5*
 - *Bedrijfstypering /Staat van bedrijfsactiviteiten – p.6*
 - *Planvorming Deelgebied 2 – p.7*
 - *locatie-eisen deelgebied 2 – p.7*
 - *Memo Bevriezing – p.8*
 - *beperking bedrijfsactiviteiten – p.8*
 - *reflectie op de opsomming argumenten tegen beperking 2G/2P volgens het Memo Bevriezing – p.8*
 - *Collegebrief Uithoorn – p.9*
 - *(herziene) samenwerkingsovereenkomst Uithoorn – p.10*
 - *Motie Logistiek – p.11*
 - *verdere 'inbreuk op gemaakte afspraken' – p.11*
 - *conclusie – p.11*
 - *Eenheid van beleid / ontwikkeling door de tijd – p.12*
- *Meest recente ontwikkelingen half mei 2023 – p.13*
 - *tonnage – p.13*
 - *overige verkeersbelasting – p.13*
 - *bestemmingsplan – verkeersbesluit – p.14*
 - *bestemmingsplan – p.14*
 - *grondslag en voorwaarden verkeersbesluit – p.14*
 - *collegebesluit – p.15*
 - *afsluiten verbindingsweg Middenweg – Aalsmeerderweg – p.15*
 - *afwijkingen van de Structuurvisie 2016 – p.16*
 - *tekst evaluatie coalitieakkoord – p.16*
- *Raadsvoorstel Bestemmingsplan...2 West*
 - *Beheersverordening Green Park Aalsmeer 2017 – p.17*
- *Geconsulteerde documenten – p.19*

Inleiding en achtergrond

In de Raadsvergadering van 29 september 2022 is de motie 'Logistieke bedrijven Green Park Aalsmeer' ("Motie Logistiek" – doc. 16) aangenomen. Deze werd ingediend door de partijen D66, CDA, en AA en is aangenomen met de stemmen van deze partijen en de partijen GroenLinks en de PvdA. De VVD stemde tegen.

Aanleiding voor de motie was de vrees voor een onbeperkte verdere belasting van het lokale verkeersnetwerk door (zwaar) vrachtverkeer door de uitbreiding van het aantal logistieke bedrijven dat geen directe toegang zou hebben tot de provinciale weg N201.

Waar de provinciale weg N201 met name in de richting Schiphol ingesteld is op (zwaar) vrachtverkeer is het lokale netwerk binnen de gemeentegrenzen van Aalsmeer dat niet. Het vrachtverkeer als gevolg van de huidige bedrijvigheid maakt dat het wat dat type verkeer betreft de maximale belasting van het lokale verkeersnetwerk al bereikt is.

Verdere uitbreiding van dit type verkeer betekent een onaanvaardbare overlast zowel wat betreft de verkeersveiligheid, als de leefbaarheid.

Tijdens de behandeling van de motie is er door de portefeuillehouder toegezegd dat er tegen de achtergrond van deze motie een 'beleid logistieke bedrijven' zal worden ontwikkeld dat te zijner tijd aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd. Dit beleid zal de gehele gemeente Aalsmeer betreffen en niet gelimiteerd zijn tot het gebied van Green Park Aalsmeer en zal qua inhoud gespiegeld worden aan de uitgangspunten van de motie.

Reikwijdte Motie Logistiek

De motie ziet formeel toe op een beperking van 'verkeersbelastende logistieke bedrijven' binnen het gebied van de 'Aanvulling Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016' en heeft daardoor (in)direct toepassing op het gehele plangebied van Green Park Aalsmeer ("GPA").

'Verkeersbelastende logistieke bedrijven' was een term specifiek voor het gebruik van de motie. Inmiddels is deze term in de opvolgende discussie omgevormd tot de meer reguliere (algemeen gebruikte) term 'verkeersaantrekkende bedrijven'.

De motie stelt ook dat de beperking slechts geldt voor die gebieden die niet (in)direct in verbinding staan met de provinciale weg N201. Oftewel; het verkeer dat geen gebruik maakt van de lokale infrastructuur wordt niet beperkt door de motie.

Het dictum onder 3 verbiedt ook die logistieke bedrijven die wel directe toegang hebben tot de N201 maar een regionale functie hebben ten opzichte van een verdere verspreiding van de goederen en gebruik maken van het lokale Aalsmeerse wegennet.

Gevolgen Motie Logistiek

De reikwijdte van de motie betekent dat het enige GPA-gebiedsdeel dat getroffen wordt door de motie het Deelgebied 2 is. Dit deelgebied valt grof gesteld tussen de Hoge Dijk, Machineweg, Aalsmeerderweg en N201 (waar er overigens geen sprake is van directe toegang tot de N201).

Het verkeer in/uit het deelgebied 2 moet gebruikmaken van de Aalsmeerderweg, om via de Machineweg, of de tussenweg Aalsmeerderweg/Middenweg, dan wel de (nog aan te leggen) Molenvlietweg op het GPA-gebied te komen waar er toegang is tot de N201.

Hierbij moet worden meegenomen dat de toegang aan de kop van de Aalsmeerderweg richting Molenvlietweg zal worden omgevormd om een zekere verkeersluwheid te bereiken, zodat de hoofdafwikkeling van de 'Noordvork' via de Molenvlietweg zal verlopen. Dat betekent dat deze verbinding niet zal (kunnen) worden gebruikt om het (vracht)verkeer vanuit deelgebied 2 weg te geleiden.

Voor zover bekend zal ook de verbindingsweg Aalsmeerderweg – Middenweg (ook bekend als 'Middenweg') uiteindelijk afgesloten worden op basis van de het "Programma van Eisen" (doc. 1.)

Dat betekent dat al het verkeer dat door deelgebied 2 wordt gegenereerd via de Aalsmeerderweg – Machineweg zal moeten worden afgewikkeld. Dit is overigens in lijn met de Plannen uit de beginfase van GPA waar er steeds sprake is dat de afwikkeling uit het deelgebied 2 via de Machineweg zou verlopen.

Het 'gevolg van de motie' is dat er een begrenzing dient plaats te vinden ten opzichte van het (type) verkeer van en naar deelgebied 2 en dat er geen 'verkeersbelastende logistieke bedrijven' kunnen worden gevestigd. Dit is, in tegenstelling tot wat het Memo Bevriezing stelt, mogelijk, zowel uit planmatig als uit juridisch oogpunt, als ook handhaafbaar.

Discussiepunten

Discussie 1. 'verkeersbelastende logistieke bedrijven'

Ten tijde van de motie was het nog onduidelijk hoe de gebruikelijke formulering zou moeten luiden ten opzichte van het resultaat dat bereikt zou moeten worden.

De bedoeling was (en is) een limiet te stellen aan het vrachtverkeer dat het lokale verkeersnetwerk belast. Uiteindelijk is in de verder communicatie gekozen voor de meer gangbare term 'verkeersaantrekkende bedrijven'.

Er zijn meerdere redenen dat er behoefte is aan een zodanige limitering:

1. verkeersveiligheid
2. leefbaarheid
3. verkeersbelasting
4. wegenonderhoud

ad 1. verkeersveiligheid

De meeste Aalsmeerse wegen zijn relatief smal en komen, in het algemeen gesteld, niet in aanmerking voor verbreding. Op veel punten zijn ze onoverzichtelijk en is er sprake van gemengd verkeer van fietsen, personenauto's en (zwaar) vrachtverkeer. Buiten een feitelijke inbreuk op de verkeersveiligheid heerst er bij veel inwoners van Aalsmeer ook een sterk gevoel van onveiligheid, met name wat betreft het gebruik van de fiets op de betreffende wegen.

De verkeersveiligheid verschilt van weg-tot-weg.

Aan de ene kant van het spectrum staat een weg als de Oosteinderweg; smal, een kant geparkeerde auto's (vaak op het (smalle) voetpad), een kant sloot, gemengd gebruik fietsverkeer, personenauto's en (zwaar) vrachtverkeer op een doorgaande weg.

Aan de andere kant de Legmeerdijk; gescheiden doorgaand fiets- en (vracht)autoverkeer, zonder geparkeerde auto's op een relatief brede en overzichtelijke (provinciale) weg.

Voor wat betreft het verkeer van en naar het deelgebied 2 is er sprake van het gebruik van de Aalsmeerderweg. Dit is een overzichtelijke, maar ongeacht de mogelijke tegengesteld indruk; relatief smalle weg. Druk doorgaand verkeer, met name tijdens de spits. Een van de hoofdroutes van Aalsmeer naar Amstelveen. Hoofdweg voor het fietsverkeer van de jeugd richting de middelbare scholen in Amstelveen.

(n.b. De indruk dat er sprake zou zijn van een relatief 'brede' weg komt doordat er op de meeste punten sprake is van een vrij zicht. De actuele 'smalte' van de weg ondervindt men met name wanneer met geconfronteerd wordt met tegenliggend (zwaar) vrachtverkeer.)

Vanaf de Aalsmeerderweg dient men vervolgens de Machineweg op te draaien richting de naar de N201 ontsluitende Middenweg. Dit betekent het gebruik van de nu al drukke kruising Aalsmeerderweg-Machineweg. 'Druk' als in voornoemd verkeer dat gebruik maakt van de hoofdroute Aalsmeer-Amstelveen, met name in de spits, en met 'puber-fietsverkeer' als extra complicerende factor.

Vanaf de Machineweg dient de aan te leggen rotonde Machineweg-Middenweg-Catharina-Amaliaaan genomen te worden. Hierbij moet worden aangetekend dat deze kruising ook een van de belangrijkste toegangswegen tot Aalsmeer-Nieuw Oost vormt en de verbinding tussen de Noordvork/Middenweg richting Legmeerdijk. Ook is direct aan dit stuk Machineweg kortgeleden nieuwbouw gereedgekomen waarbij de voortuinen van deze woningen direct gelegen zijn aan de Machineweg.

Met name de kruising Aalsmeerderweg-Machineweg is aan te merken als een 'hoog risico kruising' met name voor wat betreft de kruising met het doorgaande fietspad.

(n.b. De bedoeling het verkeer vanaf de Noordvork richting Amstelveen via de Middenweg-Legmeerdijk te laten lopen lijkt te conflicteren met het verkeersluw maken van het stuk Machineweg-Legmeerdijk vanaf de Japanlaan. Ook is de rotonde Machineweg-Hornweg niet berekend op intensief (vracht)verkeer. Dit betekent dat het 'verkeersluw' maken van de kruising aan de kop van de Aalsmeerderweg waarschijnlijk niet gaat leiden tot een verminderd autoverkeer op de Aalsmeerderweg.)

ad 2. leefbaarheid

Het spreekt voor zich dat elke toename van verkeer een extra overlast betreft voor de direct omwonenden. De afweging in hoeverre dit acceptabel is, is een typisch politieke afweging.

Wat dit specifieke gebied betreft speelt met name mee welk type verkeer er als 'extra' bijkomt. Het deelgebied 2 is al sinds lange tijd bekend als 'bedrijventerrein' en waar de ontwikkeling van het terrein redelijk lang op zich heeft laten wachten, kan het voor de belanghebbenden niet als verrassing komen dat er op een gegeven moment zou worden overgegaan tot ontwikkeling.

De voormalige glastuinbouw genereerde uiteraard ook enig (vracht)verkeer. Maar de nieuwe bestemming zou het verkeer sowieso doen toenemen. Dit is noch een verrassing, noch een onredelijke verandering *per se*.

Het maakt echter wel uit of er sprake gaat zijn van personenautoverkeer, licht goederenvervoer, of zwaar vrachtverkeer. Zowel uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof, als (in het geval van vrachtverkeer) bodemtrillingen, als geluidsoverlast vormen allen factoren die bijdragen aan een verminderde 'leefbaarheid'.

De politieke kwestie is in hoeverre de belanghebbende inwoners redelijkerwijs door deze overlast belast kunnen worden.

ad 3. verkeersbelasting

Officiële verkeersrapporten geven weer in hoeverre wegen technisch gezien verkeersbelasting aan kunnen. In het algemeen gesteld gaat het over verkeersaantallen ten opzichte van het type weg. In uitzonderlijke gevallen kunnen er ook opmerkingen gemaakt worden over de bodemgesteldheid waarop de wegen worden aangelegd.

Bijna zonder uitzonderingen geven deze rapporten dan ook aan dat er ruim binnen de grenzen van de maximale verkeersdeelnemers wordt gebleven.

Dat neemt niet weg dat de maxima van het aantal verkeersbewegingen uit dit soort rapporten betekent dat er pas aan de limiet wordt gekomen wanneer het verkeer structureel tot opstopping komt. De breedte van een weg kan ook een factor zijn, maar het komt eigenlijk niet voor dat de conclusie is dat de wegen in Aalsmeer niet geschikt zijn voor (vracht)verkeer (zie als voorbeeld de recente aanpassingen aan de wegen in de Schinkelpolder om deze 'vrachtwagenvriendelijk' te maken).

De daadwerkelijke verkeersbelasting van het gebied waar we het hier over hebben komt echter al snel aan de limiet. Het is voor het verkeer dat vanaf de percelen de Aalsmeerderweg wil opdraaien nu al vaak moeilijk om zich snel in het verkeer te voegen. Gezien de huidige bouwwerkzaamheden en -plannen elders in Aalsmeer zal het personenautoverkeer op zowel de Aalsmeerderweg als de Machineweg toch al toenemen; dat wil zeggen zonder de planontwikkeling op deelgebied 2.

Ook hier weer speelt dit vooral wat betreft vrachtverkeer, dat zich minder makkelijk c.q. 'traag' voegt in de verkeersstromen en een extra belasting betekent voor de verkeerskruisingen. Plus, zoals eerder aangetekend, een extra gevaarzetting betekent voor het kruisende fietsverkeer.

ad 4. wegenonderhoud

In het algemeen gesteld zorgt vrachtverkeer voor hogere kosten voor wat betreft wegenonderhoud. Zwaardere belasting betekent snellere slijtage van het wegdek en zorgt (in het geval van Aalsmeer) voor meer verzakkingen in verband met de zachte ondergrond. Gezien de ondergrond op dit specifieke gedeelte van Aalsmeer zal dit hier minder het geval zijn.

Waar de bij dit project betrokken wegen misschien binnen zekere grenzen nog verbreed zouden kunnen worden, zullen er in verband met vrachtverkeer meer verkeersmaatregelen genomen moeten worden, alleen al vanuit het standpunt van verkeersveiligheid.

Dit punt is een mineur punt ten opzichte van de eerdergenoemde punten maar wordt hier toch genoemd vanuit het oogpunt van volledigheid.

Discussie 2. vrachtverkeer

De essentie van de motie en de uiteindelijke uitwerking in een 'beleidsplan verkeersaantrekkende bedrijven voor de gemeente Aalsmeer' is een beperking van het vrachtverkeer op de lokale wegen in Aalsmeer.

Vrachtverkeer dient niet zozeer te worden uitgesloten, met name niet ten opzichte van bestaande bedrijven. Maar het vrachtverkeer dient wel te worden beperkt; zowel vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, als dat van de algemene belasting van de toch al drukke lokale wegen.

De (geprojecteerde) woningbouw binnen de gemeente zorgt voor een verdere intensivering van het Aalsmeerse wegennet. Dit betekent niet alleen dat de wegen vollopen tijdens de spitsuren, maar ook dat er op diverse punten gedurende de dag sprake is van 'moeilijke verkeersknooppunten'.

In het komende verkeersplan zal dit ongetwijfeld aan de orde worden gesteld, inclusief de mogelijke oplossingen, dan wel de aanvaarding dat dit in zekere mate een gegeven is.

Wat de motie en het beleidsplan trachten te bereiken is dat we binnen dit drukke verkeer geen verdere belasting door het vrachtverkeer toe staan. Dit zou kunnen leiden tot een verbod op doorgaand vrachtverkeer; vrachtverkeer dat dus niet bestemd is voor de bestaande bedrijven in Aalsmeer.

Maar in ieder geval zien de plannen op een niet verdere uitbreiding van 'verkeersaantrekende bedrijvigheid', in zoverre dat dit verkeer niet direct kan worden afgewikkeld op de provinciale wegen N201 en N231.

Er zijn diverse gronden met bestemming 'bedrijf' in Aalsmeer die op dit moment in potentie zouden kunnen worden omgezet in dit type 'verkeersaantrekende bedrijvigheid'. De motie en het beleidsplan zou erop toe moeten zien dat dit niet (meer) mogelijk is, in ieder geval niet in onredelijke mate.

Er is geopperd dat dit mogelijk zou kunnen leiden tot planschade. Recente jurisprudentie van de Raad van State leert echter anders; waar een bestemming nog niet als zodanig is ingericht of daadwerkelijk wordt gebruikt, kan de gemeente zonder meer additionele voorwaarden stellen of beperkingen opleggen op de bestaande bestemming (RvS 2010 – doc. 10).

Discussie 3. Bedrijfstypering / Staat van Bedrijfsactiviteiten

Uit het oogpunt van rechtszekerheid moeten plannen op een zekere algemene manier duidelijk maken wat er wel-en-niet is toegestaan.

Voor wat betreft bedrijfsterreinen is een van die factoren de zogenaamde 'bedrijfsactiviteiten'. Bedrijfsactiviteiten zijn precies wat er bedoeld wordt; welke activiteiten zijn op een bepaald bedrijfsterrein toegestaan.

Zaken die begrensd kunnen worden hebben te maken met geluidsoverlast, gebouwhoogte, uitstootbeperkingen en veel andere aspecten. Een van die aspecten kan 'verkeer' zijn. In het Memo Bevriezing wordt al verwezen naar een categorisering wat betreft het verkeer. Er kan sprake zijn van verkeerstype 'P' inzake personenvervoer, en verkeerstype 'G' inzake goederenvervoer.

Voor wat betreft de discussie over deelgebied 2 hebben we het met name over het goederenvervoer. Hiervoor is de classificering van G1 (geringe belasting) tot G3 (zware belasting) van belang. Personenvervoer is van minder belang omdat de omgevingsfactoren en de verkeersafwikkeling voor het personenverkeer minder impact heeft op algemene discussie dan het goederenvervoer (/vrachtverkeer).

Het is voor de discussie hier duidelijk dat G1 verkeer geen discussiepunt is en dat G3 verkeer door niemand gewenst is en op verschillende plaatsen in de Plannen voor deelgebied 2. al is uitgesloten.

De discussie is in hoeverre het tussenliggende G2 verkeer begrensd kan worden tot een aanvaardbaar niveau.

Er zijn twee meningen bij deze discussie betrokken.

De ene stelt dat er geen voorwaarden aan de classificatiekeuze kan worden gesteld. Of men neemt de gehele categorie G1 en G2, of alleen de categorie G1. Die laatste met alle financiële gevolgen van dien voor de ontwikkeling en uitgave van het gebied.

De andere mening stelt dat er wel degelijk kan worden gedifferentieerd op basis van een goed omschreven voorwaarde. De praktijk leert dat enkele andere gemeenten dit al doen. Ook stelt de Raad van State uitdrukkelijk dat dit mogelijk is. (RvS 2010) De voorwaarde om tot een verdere detaillering/keuze te komen ten opzichte van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zoals beschreven door de VNG is: voldoende motivatie waarom er voor een afwijkende keuze is gekozen.

Met andere woorden; als voldoende hard gemaakt kan worden waarom er in deelgebied 2 een beperking wordt gemaakt ten opzichte van het toestaan van 'G2 bedrijven' kan er wel degelijk gekozen worden voor een combinatie van 'G1 bedrijven en een beperkt aantal G2 bedrijven'.

Het ligt in dit geval voor de hand om bij deze keuze het aantal verkeersbewegingen te laten meewegen, in combinatie met het maximale tonnage van het goederen(/vracht)verkeer.

Discussie 4 Planvorming Deelgebied 2.

Waar GPA Deelgebied 1 al snel afviel om binnen Green Park te worden ontwikkeld, bleef Deelgebied 2 behoren tot het ontwikkelgebied van Green Park. Dit terwijl het duidelijk was dat ook dit deelgebied sterk afweek en afwijkt van het overige te ontwikkelen gebied.

Dit wordt ook herkent in de eerste plannen die werden gepresenteerd aan de gemeenteraad van Aalsmeer. De Structuurvisie 2011 stelt dat bedrijfsvestigingen mogelijk zijn "mits deze geen milieuoverlast met zich meebrengen". Ten opzichte van deelgebied 1 (Aalsmeerderweg ten oosten van de N201) wordt gesteld "**Logistieke bedrijvigheid is juist niet gewenst.**" Het is niet duidelijk waarom deze conclusie ten opzichte van deelgebied 1. niet zou gelden voor deelgebied 2.

De Structuurvisie 2011 gaat overigens uit van een ontsluiting vanuit deelgebied 2 richting N201 via de Machineweg (p. 79).

locatie-eisen deelgebied 2

Onder '7.4 Locatie-eisen' van de Structuurvisie 2011 wordt met betrekking tot een inrichtingsplan gesteld dat "*De aanleg van voorzieningen in de openbare ruimte is uitsluitend toegestaan indien voldaan wordt aan de eisen van het Masterplan Green Park Aalsmeer (vastgesteld 14 februari 2006)[doc.5.], het Beeldkwaliteitsplan Green Park Aalsmeer (kenmerk: Green Park Aalsmeer, dd. 04 juli 2007, versie 11) [9?], deze structuurvisie Green Park Aalsmeer [Structuurvisie 2011][11] en de "Leidraad inrichting Openbare Ruimte Duurzaam Bedrijventerrein N201-zone" (dd. februari 2004) [2].*"

Voor zover bekend hebben er geen aanpassingen plaatsgevonden ten opzichte van de in deze documenten gestelde eisen, anders dan in het Handboek Kaveleisen 2019 (geen invloed wat betreft deelgebied 2) en in de recent en nu ter behandeling aangeboden documenten onder het kopje 'bestemmingsplan GPA-deelgebied 2 West'.

Discussie 5 Memo Bevriezing Logistiek

Het memo Bevriezing Logistiek is een reactie op de impact van de Motie Logistiek op de selectie van bedrijfstypes bij het invullen van deelgebied 2.

Eerste aantekening is dat de Motie Logistiek geen impact heeft op de invulling van deelgebied 2 Oost omdat dit gebied sowieso geen bedrijvigheid zal kennen die geraakt wordt door de motie. De verwijzing in het memo naar deelgebied 2 is dus een *de facto* verwijzing naar deelgebied 2 West. Dit is met name van belang bij de verwijzing naar de financiële impact van de Motie Logistiek, waar (onder aantekening) de kosten van deelgebied 2 Oost ook genoemd worden in combinatie met deelgebied 2 West.

beperking bedrijfsactiviteiten

Er wordt ook aangevoerd dat wordt 'geadviseerd' zogenaamde 3G en 3P bedrijven uit het deelgebied 2 te weren. Dit is een overbodige mededeling aangezien dit type bedrijf volgens de Plannen op dit moment al niet is toegestaan in dit gebied.

Ook wordt er gesteld dat 'deskundigen' hebben aangegeven dat er 'geen eenduidige randvoorwaarden kunnen worden opgesteld om (...) aanvragen voor 2G/2P objectief te kunnen beoordelen. Een dergelijke regeling in het bestemmingsplan is juridisch zwak, leidt tot willekeur en is niet te handhaven.

De fractie van D66 heeft tegengesteld (juridisch) advies ontvangen.

Conclusie op dit punt is dat er dus meer en onafhankelijk onderzoek dient te volgen mocht hier nog discussie over nodig zijn.

Reflectie op de opsomming argumenten tegen beperking 2G/2P volgens het Memo Bevriezing:

- ***Nieuwe bedrijven zijn vergelijkbaar met reeds aanwezige bedrijven***
Het feit dat er al 2G bedrijven op het gebied zijn gevestigd doet niets af aan het feit dat deze ook onder een aangepaste definitie 2G gevestigd kunnen blijven; deze bedrijven zouden ook bij een aangepaste definitie 2G gevestigd kunnen worden.
- ***De kavels zijn te klein voor grote logistieke bedrijven***
Opnieuw: deze constatering betekent dat noch de toepassing van de Motie Logistiek, noch de beperking van het type 2G bedrijf enige impact heeft op dit type bedrijf. Het is onduidelijk wat de waarde is van deze constatering.
- ***Capaciteit van Aalsmeerderweg is ruim voldoende om beperkte toename verkeer op te vangen***
Opnieuw: het is niet duidelijk wat er met deze stelling bedoeld wordt. Dat de technische theoretische capaciteit van de Aalsmeerderweg meer verkeer toestaat wil nog niet zeggen dat de afwikkeling van (zwaar) vrachtverkeer (o.m. 2G) wel problemen oplevert. Dit geeft ook aan dat er niet *per se* een verband hoeft te bestaan tot het toestaan van 2P ten opzichte van 2G.
- ***Bedrijven worden geleid naar de beste route (congestie wordt voorkomen)***
Opnieuw: er is niet zozeer een 2P, maar een 2G probleem en dan met name wat betreft de mate van (zwaar) vrachtverkeer. Wanneer er sprake blijft zijn van een toegang tot de Middenweg via de Aalsmeerderweg-Middenweg route zal (1.) het veiligheidsprobleem op de kruising Aalsmeerderweg-Middenweg moeten worden opgelost en dan met name wat

betreft de ventweg en het fietspad. En (2.) is het niet goed voor te stellen hoe de afspraken met de deelgebied 2 ondernemers met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer zal kunnen worden gehandhaafd.

Gezien de oorspronkelijke plannen ligt het voor de hand dat de doorsteek Aalsmeerderweg – Middenweg te zijner tijd zal worden teruggebracht tot hooguit een exclusieve fietsverbinding, waarbij her binnen het GPA-gebied nog wel ruimte zal zijn voor de zijwegen ten opzichte van de huidige doorsteek (i.e. een deel van dit stuk 'Middenweg' blijft in stand tot de huizengrens aan de Aalsmeerderweg.

Er is geen reden om de onderbouwing voor het afsluiten van deze verbinding in twijfel te trekken of ongedaan te maken. De tekst van 4.5.1 punt 70 is als volgt: *“De bestaande aansluiting van de Middenweg op de Aalsmeerderweg wordt opgeheven, teneinde verkeer van het bedrijventerrein N201-zone te weren van dit woonlint.”*

- **Bevriezing van logistieke functies kost onnodig veel geld**

Het is maar de vraag in hoeverre een aangepaste staat van bedrijvigheid 2G zal leiden tot een verminderde opbrengst. De huidige belangstelling zal mogelijk, al dan niet met aanpassingen of onder voorwaarden ook onder een aangepast 2G regime kunnen worden geplaatst. In dat geval is er geen sprake van een verminderde opbrengst binnen deelgebied 2 West. Overigens wordt de verminderde opbrengst van deelgebied 2 Oost onterecht bij de discussie over deelgebied 2 West betrokken. De verminderde opbrengst van deelgebied 2 Oost is het gevolg van een aanpassing die in de loop van de tijd binnen de Plannen heeft plaatsgevonden en heeft geen enkele relatie tot de Motie Logistiek. Het besluit om tot een andere inrichting van deelgebied 2 Oost te komen is er een van GPA BV en hoort niet thuis in deze discussie. Daarbij komt dat de huidige plannen al een behoorlijke uitbreiding zijn van wat oorspronkelijk in de planning lag; in de Structuurvisie 2016 is er voor een groot gedeelte van het deelgebied 2 West nog sprake van 'zoekgebied woonwerkkavels' i.e. met ruimte voor het bouwen van woningen (aan de Hoge Dijk). Dit gedeelte is inmiddels grotendeels omgezet in 'gemengde bedrijvigheid' i.e. zonder woningen. Dit betekent dat er ten opzichte van de Structuurvisie 2016 in de huidige plannen sprake zal zijn van een extra opbrengst. Deze zien we niet terug in het kostenplaatje dat verbonden is met het Memo Bevriezing. De conclusie uit het Memo Bevriezing betekent daarom dat er niet zozeer is van een mogelijke verminderde opbrengst ten opzichte van het bestemmingsplan 2 West, maar van een verminderde meeropbrengst ten opzichte van de Structuurvisie 2016.

- **Bestemmingsplan is conform afspraken opgesteld**

Er wordt gesuggereerd dat het huidige voorgestelde bestemmingsplan 'deelgebied 2 West' is opgesteld aan de hand van een consistent gevoerd beleid ten opzichte van het te ontwikkelen gebied langs de Aalsmeerderweg. Op overige plekken in dit memo wordt voldoende aangetoond dat dit niet geheel in lijn is met de werkelijkheid. Er is juist sprake van voortdurend verschuivende plannen, tekeningen, voorwaarden en verwijzingen, met name wat betreft deelgebied 2. Deelgebied 2 lijkt in de grotere plannen steeds een beetje ondergeschoven te worden of onvermeld te blijven. De huidige discussie is juist het gevolg van een zekere inconsistentie in de planontwikkeling van deelgebied 2. Daarbij komt dat bij eenzelfde manier van redeneren er bij het aannemen van de Motie Logistiek, de uitwerking van die motie tot de Plannen gaat behoren en daarmee automatisch conform afspraken is.

Discussie 6 Collegebrief Uithoorn

Op 3 februari 2023 is een brief ontvangen van het college van B&W van Uithoorn ("Collegebrief Uithoorn") (gedateerd 2 februari 2023 – doc. 18) geadresseerd aan het college van B&W van Aalsmeer. Deze brief is om meerdere redenen opmerkelijk. Het college van Uithoorn presenteert zich in deze brief weliswaar als bezorgde investeerder in een gezamenlijk project dat opkomt voor zijn belang in de winstmaximalisatie van het project. Maar met dit handelen mengt de Collegebrief Uithoorn zich per definitie tegelijkertijd in het democratisch proces van een buurgemeente.

Dit is mede opmerkelijk omdat met de indirecte verwijzing naar de ontwikkelingen rond deelgebied 2 en daarmee de Motie Logistiek geraakt wordt aan een onderwerp (verkeer, verkeersafwikkeling en verkeersaantrekkende/logistieke bedrijven) dat binnen de eigen gemeente Uithoorn ook een onderwerp van discussie vormt.

Maar het meest storende is dat deze brief een poging doet om de politiek in Aalsmeer te beïnvloeden op basis van een (bewuste?) verkeerde presentatie van feiten. Ook vermijdt de brief nadrukkelijk feiten te specificeren maar het te laten bij vage beschrijvingen en insinuaties.

(herziene) samenwerkingsovereenkomst Uithoorn

Collegebrief Uithoorn stelt over de Samenwerkingsovereenkomst Uithoorn dat: *"Essentieel onderdeel daarvan is, dat de gemeente Aalsmeer zich heeft verplicht om zich maximaal in te spannen om daarvoor de planologische en juridische voorwaarden te scheppen en de daarin nagestreefde samenwerking tussen de beide gemeenten bevorderen. [sic] De randvoorwaarden waaronder GPAG kan worden ontwikkeld, zijn vastgelegd in de door gemeente Aalsmeer vastgestelde Structuurvisie 2016 GPA."* Verderop vervolgt het: *"Met deze brief willen wij benadrukken dat voor Uithoorn geldt, dat expliciet uitgesloten wordt dat Uithoorn financiële verantwoordelijkheid draagt c.q. wil dragen voor besluitvorming in de gemeente Aalsmeer welke de in de Structuurvisie 2016 aangegeven ontwikkelingsmogelijkheden zal belemmeren c.q. het financieel resultaat van GPAG negatief zal beïnvloeden of al heeft beïnvloed."*

Hierbij wordt verwezen naar de 'randvoorwaarden' uit de Structuurvisie 2016. Onder 'Disc.5 Bevriezing...veel geld' is al aangehaald dat het huidige voorgestelde bestemmingsplan Deelgebied 2 West bij inschatting juist meer ruimte schept in de exploitatie ten opzichte van de Structuurvisie 2016 door een grotere ruimte voor bedrijfsruimte ten opzichte van de eerder geplande woningen. Wat dat betreft doet de gemeente Aalsmeer daarmee al meer dan is afgesproken en voldoet het in ieder geval aan de doelstelling van 'winstmaximalisatie'. Hierbij laten we dan nog onbesproken welke verdergaande ontwikkeling heeft plaatsgevonden met betrekking tot deelgebied 2 ten opzichte van de eerste plannen vanaf 2003.

In de Collegebrief Uithoorn wordt tevens indirect maar tegelijkertijd uitdrukkelijk verwezen naar de samenwerkingsovereenkomst Uithoorn. Bij de overwegingen (hierin: in aanmerking nemende) wordt onder 'j.' gesteld *"dat het college van burgemeester en wethouders van Aalsmeer en de B.V. [GPA BV] heden een overeenkomst sluiten waarin de nodige afspraken zijn vastgelegd om te komen tot een stedenbouwkundige en uit een oogpunt van duurzaamheid verantwoorde realisatie van Green Park Aalsmeer en een maximale grondopbrengst."* (Punt o. in de overeenkomst tussen Aalsmeer en GPA BV herhaalt deze zelfde tekst.)

De tekst van artikel j. lijkt duidelijk een evenwicht na te streven tussen enerzijds een 'maximale grondopbrengst' en anderzijds 'uit een oogpunt van duurzaamheid verantwoorde realisatie'. Deze afspraak benadrukt dus dat er ook vanuit de overeenkomst ruimte is voor een rationele, redelijke en

verantwoorde verwezenlijking van de afspraken. En dus niet louter een focus op winstmaximalisatie ten koste van de leefomgeving in Aalsmeer. Het is prettig dat dit zo op papier staat omdat wanneer dit niet het geval zou zijn geweest er nog steeds ruimte zou zijn voor discussie over de kwaliteit van de implementatie van de afspraken. Maar deze discussie zou dan gevoerd moeten worden langs de lijnen van 'verantwoord overheidsbestuur' in plaats van een simpele verwijzing naar de overeenkomst. Waarmee de kous op dat punt dus af is.

Motie Logistiek

Verder wordt er melding gemaakt van de discussie over 'eventueel op te leggen (...) maatregelen om de hoeveelheid vrachtverkeer binnen deelgebied 2 te beperken' en de gevolgtrekking dat dit per definitie "...een flink dempend effect op de verkoopwaarde van de aldaar te ontwikkelen kavels tot gevolg [zal] hebben."

Over de ruimte die de gemeente Aalsmeer heeft om tot een duurzame, verantwoorde realisatie te komen hebben we het hierboven al gehad. Maar we weten inmiddels dat de uitvoering van de Motie Logistiek waarschijnlijk praktisch geen impact gaat hebben binnen het voorgestelde bestemmingsplan deelgebied 2 West (en dus al helemaal niet ten opzichte van de Structuurvisie 2016). Voor zover op dit moment bekend zullen geen van de gegadigden geraakt worden bij de implementatie van de Motie Logistiek onder voorwaarden van een verdere precisering van de bedrijvenstaat 2G. Hoe de Collegebrief Uithoorn tot de conclusie komt dat de Motie Logistiek (c.q. 'beperking hoeveelheid vrachtverkeer') tot een nadelig financieel resultaat leidt is op dat moment niet duidelijk. (Memo Bevriezing waaruit dat mogelijk geconcludeerd zou kunnen worden volgt pas 2,5 maand later.)

verdere 'inbreuk op gemaakte afspraken'

De Collegebrief Uithoorn pleegt ook een verwijzing "...dat er uitspraken zijn gedaan in de openbaarheid van de raadsvergadering of in externe berichtgeving waaruit derden voordeel hebben behaald ten koste van het resultaat van GPAG."

Dit is ongetwijfeld een verwijzing naar de discussie over de dreiging van onteigening in de onderhandeling met de tuinder die op deelgebied 2 west zijn bedrijf had. Die discussie werd destijds wel degelijk oppertuun geacht omdat onteigening (1.) een zwaar middel is dat terughouden moet worden ingezet, dat (2.) betwijfeld kon worden of dit middel juridisch houdbaar was bij daadwerkelijke toepassing (en waar dit in dat geval had geleid tot een uitstel van de planontwikkeling plus alle kosten van uitstel en juridisch beroep) en (3.) onder die omstandigheden de (gemeentelijke) overheid in overtreding is ten opzichte van de eisen die gesteld worden aan integer openbaar bestuur (zie hierover bijvoorbeeld 'Nederlandse code voor goed openbaar bestuur' (2009)). Overigens is het niet duidelijk dat, gezien de genoemde omstandigheden en specifieke omstandigheden van dit geval, er sprake is geweest van een onredelijke koopprijs en het is dus ook niet duidelijk hoe de Collegebrief Uithoorn tot deze conclusie komt.

Er is daarmee (ook hier) geen sprake van een 'inbreuk op gemaakte afspraken'.

conclusie

De Collegebrief Uithoorn eindigt met de zinsnede "...dat de gemeente Uithoorn niet aan de lat staat voor financiële consequenties door afwijkend beleid in uw gemeente [Aalsmeer].

Dit memo maakt voldoende duidelijk waarom er bij de hele planontwikkeling van deelgebied 2 (West) en de Motie Logistiek geen sprake is van 'afwijkend beleid'. Als er al een afwijkend beleid is

geweest is dat ten gunste geweest van GPA BV en daarmee de aandeelhouders Uithoorn en Aalsmeer. Dat de exploitatiekosten en opbrengsten in de loop der jaren mogelijk zijn tegengevallen zijn zaken die horen bij het nemen van een ondernemersrisico. Maar het kan niet zo zijn dat het belang van inwoners wordt opgeofferd met als enige doel winstmaximalisatie/verliesminimalisatie. Dat is een ook wat moeilijk standpunt waar het twee gemeenten betreft die eenzelfde discussie voeren met een andere onderneming die zich schuldig maakt aan het innemen van zulke standpunten, en waar deze gemeenten direct aan de andere kant van die discussie zitten.

Discussie 7 eenheid van beleid – ontwikkeling door de tijd

Het staat vast dat plannen, zeker over een looptijd die het GPA betreffen, zich door de tijd heen ontwikkelen. Het begint met een schets voor het hele plangebied en wordt steeds gedetailleerder uitgewerkt tot de finale plannen op bestemmingsplanniveau.

Natuurlijk ontmoet men gaandeweg problemen of obstakels die tot wijzigingen leiden. De vraag is bij de aanpassingen echter altijd in hoeverre deze stroken met de eerdere afspraken of de afspraken die binnen de raamwerkovereenkomsten zijn gesloten.

Belangrijke raamwerkovereenkomsten zijn in dit geval het Programma van Eisen en de Leidraad duurzame inrichting GPA. Alle opvolgende plannen, inclusief de Structuurvisie 2011 en de Structuurvisie zijn hieraan onderhevig waar deze niet expliciet stellen waarom er afgeweken wordt van de raamwerkovereenkomsten.

Ook voor deelgebied 2 gelden dus de afspraken die gemaakt zijn in de raamwerkovereenkomsten. Veel van deze afspraken behelzen zuiver 'technische afspraken' zoals gebruikte materialen of waterbeheer. Andere worden bij latere afspraken expliciet gewijzigd voor wat betreft de werking in die specifieke afspraken. Maar waar deze afspreken nog steeds staan, zijn deze nog steeds van toepassing.

Deelgebied 2 wordt in bijna al de Plannen wat stiefmoederlijk behandeld; er wordt minder over uitgeweid, er worden minder specifieke afspraken over gemaakt en het gebied wordt vaak als uitzondering behandeld. Gezien de geografische ligging van het gebied is dit ook niet verrassend; het past niet echt binnen het typische GPA-gebied. *(Zie ook Disc. 4 Planvorming Deelgebied 2.)*

Mede om deze reden is het oorspronkelijke deelgebied 1 (zuidelijk gedeelte grenzend aan deelgebied 2) al uit het GPA-gebied gehaald. Waarom dit niet met deelgebied 2 is gebeurd is niet te achterhalen. Wel wordt er iedere keer wanneer er naar deelgebied 2 wordt verwezen in de Plannen aangetekend dat dit over een uitzonderlijk gebied gaat waar een andere inrichting moet plaatsvinden dan in het overige GPA-gebied.

Een van de zaken die in de discussie over deelgebied 2 meespeelt is het verkeer. Oorspronkelijk is het de bedoeling dat het verkeer van – en naar dit gebied over de Machineweg zal worden afgewikkeld, ook al omdat in de oorspronkelijke plannen een van de uitgangswegen direct op de Machineweg wordt geprojecteerd. Wat deelgebied 1 betreft wordt er ook uitdrukkelijk aangegeven dat er geen ruimte is voor verkeersaantrekkende bedrijven (zie Structuurvisie 2011 p. 68) en het is niet duidelijk waarom niet direct eenzelfde conclusie wordt getrokken voor deelgebied 2.

Ook wordt in de eerdere Plannen gewezen op de vestiging van 'lokale bedrijven' en kantoren en daarmee de suggestie gedaan dat dit in tegenstelling tot de overige GPA gebieden een minder

intensief (vracht)verkeer met zich meebrengt. De Structuurvisie 2011 ziet zelfs nog een individuele opgang per bedrijf vanaf de percelen op deelgebied 2 voor zich.

De Structuurvisie 2016 pas de Structuurvisie 2011 op enkele punten aan wat betreft deelgebied 2. Maar nog steeds is er sprake van een gemengd gebied van (bedrijfs)woningen en bedrijven. Pas bij de eerste presentatie van het beoogde bestemmingsplan deelgebied 2 West vindt er een inrichting plaats waar de discussie van nu zich rond concentreert.

Meest recente ontwikkelingen half mei 2023

Inmiddels hebben we als fractie de gelegenheid gehad om buiten ons interne overleg, ook met onze vertegenwoordiger te spreken met de wethouder, in woordvoerdersoverleg en in coalitieverband.

Hieruit valt te concluderen dat we wat betreft het bestemmingsplan GPA-deelgebied 2 West dicht bij een oplossing lijken te komen. Het bestemmingsplan staat volgens de huidige planning ter discussie tijdens de juni cyclus.

Het grote discussiepunt voor wat de fractie van D66 betreft is de toepassing van de Motie Logistiek ten opzichte van dit bestemmingsplan. De gesprekken hebben wat dat betreft goede hoop gebracht dat deze motie onverkort van toepassing blijft op het deelgebied 2 West.

Tonnage

Er wordt op dit moment onderzocht of een beperking van de toegestane tonnage van de vrachtwagens een limiet kan stellen aan het toegestane vrachtverkeer in verband met het deelgebied. Mogelijk dat er wel een individuele uitzondering gevraagd gaat worden met betrekking tot de bevoorrading van de daar gevestigde bedrijven (denk hierbij ook aan de bevoorrading van de bestaande supermarkt in 2 Oost). Dat wil zeggen dat een maximaal klein aantal zwaardere vrachtwagens per periode toegestaan zal worden om de bedrijven efficiënt te bevoorraden. Wel zal dit uiteraard binnen de geest van de Motie Logistiek moeten plaatsvinden en zal er dus binnen deze regelmatige en reguliere uitzonderingen geen sprake kunnen zijn van een consequente belasting van de Aalsmeerderweg en de toegang tot de Middenweg, al dan niet via de Machineweg.

Overige verkeersbelasting

De Motie Logistiek wordt inmiddels uitgelegd als een beperking ten opzichte van 'verkeersaantrekkende bedrijven'. Dat betekent dat de te vestigen bedrijven ook geen bedrijfsmodel mogen kennen waarbij er sprake is van een constante verkeersstroom van en naar de bedrijven. Om dit binnen de perken te houden heeft de fractie van D66 onderzoek gedaan naar het beperken van de zogenaamde 2P/2G bedrijven op de bedrijvenstaat van het deelgebied 2 West. Het Memo Bevriezing suggereert dat dit moeilijk zo niet onmogelijk is en vanuit het college zal op deze korte termijn dan ook geen actie kunnen worden verwacht die tot het tegendeel leidt. Dit terwijl de fractie (als per hierboven) wel indicaties heeft dat het wel een aanvaardbare beperking kan zijn.

De uitkomst van het 2P/2G onderzoek is dat er weliswaar de mogelijkheid bestaat tot het nuanceren van de 2P/2G bedrijven maar dat een beperking middels een verkeersbesluit de voorkeur heeft.

Met betrekking tot toekomstige 2P/2G discussies is het vermelden waard dat de VNG zelf uitdrukkelijk stelt deze 'indices' slechts een 'zeer indicatief karakter' kennen (o.m. Milieuzonering VNG p.11). We zouden daarom graag zien dat er in de toekomstig iets meer ruimte in de discussie blijft bestaan over de invulling van de 'staat van bedrijfsactiviteiten' of aanverwante zaken.

De fractie zal bij de behandeling van het bestemmingsplan de resultaten van dit onderzoek met de andere partijen (fracties en college) delen en zo mogelijk een amendement of motie indienen om een zodanige beperking effectief te laten zijn.

Overigens geldt dit laatste ook voor de beperkingen over het tonnage. Wij zien deze beperkingen – en zo is dit ook afgesproken – als integraal onderdeel van het bestemmingsplan en deze afspraken dienen afdwingbaar te worden vastgesteld. Als per hieronder – wij zien op dit punt graag een goede samenwerking tussen college en gemeenteraad om tot het meest bevredigende resultaat te komen.

bestemmingsplan – verkeersbesluit

a. bestemmingsplan

De vraag is hoe de beperkingen met betrekking tot het (vracht)verkeer vorm moeten krijgen. De bedoeling is te borgen dat de verkeersbeperkingen effectief kunnen worden doorgevoerd zonder dat de betreffende bedrijven hiertegen succesvol bezwaar kunnen aantekenen en zo de bedoelingen van de gemeenteraad kunnen ondergraven.

De Milieuzonering VNG stelt dat: *“In de huidige bestemmingsplanpraktijk...wordt de verkeersaantrekkende werking...niet separaat in de planregels gereguleerd; er wordt in het bestemmingsplan volstaan met een onderbouwing van een aanvaardbare verkeersafwikkeling, evenals een onderbouwing van de gevolgen voor luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaï.”* (p.11)

Met betrekking tot het bestemmingsplan betekent dit dus dat er niet in het bestemmingsplan regels worden gesteld met betrekking tot het verkeer. **Wat er in het bestemmingsplan wel dient te staan is het noemen van de aanvullende eisen met betrekking tot het verkeer en de verkeersafwikkeling.**

De verdere invulling van deze verkeersbeperkingen worden vervolgens door het college vastgesteld middels een verkeersbesluit. Dat gebeurt in dit geval bij voorkeur voor het terrein zelf, maar zal ook moeten verwijzen naar de verkeerssituatie en de beperkingen die (gaan) gelden op de Aalsmeerderweg.

b. grondslag en voorwaarden verkeersbesluit

De Notitie Verkeersbesluit van de VNG is in 2022 opgesteld in opdracht van de VNG en behandelt het onderwerp 'verkeersbesluiten'. Weliswaar wordt er in dit stuk met name gefocust op verkeersbesluiten in het kader van milieuzoneringen, maar de genoemde omstandigheden en voorwaarden kunnen bijna een-op-een worden overgenomen met betrekking tot de verkeersmaatregel die in het kader van de ontwikkeling van Deelgebied 2 (West) zal moeten worden genomen.

In de Notitie Verkeersbesluit staat onder 8. te lezen: *“[Het college] heeft bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte. Ook heeft [het college] beleidsruimte bij het afwegen van bij het besluit betrokken belangen (oftewel het belang bij het nemen van het verkeersbesluit ex artikel 2 lid 1 en 2 [Wegenverkeerswet – “WVW”] 1994 versus de belangen die eventueel geschaad worden hierdoor). Die belangenafweging moet ook inzichtelijk worden gemaakt, waarbij geldt dat het bevoegd gezag niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft aan te tonen (...), maar wel moet motiveren waarom de met het verkeersbesluit te dienen maatregelen zwaarder wegen. Het geniet naar ons inzicht voorkeur om zo veel mogelijk gronden te noemen welke als basis voor het verkeersbesluit dienen, zolang deze passen binnen de belangen die in artikel 2 WVW worden genoemd.”*

Hier opvolgend wordt nog genoemd dat *“De motivering moet het besluit kunnen dragen.”* Relevant voor het door ons bedoelde verkeersbesluit kan ook nog de genoemde mogelijkheid van een ‘onthefingssysteem’ zijn. Deze laatste dient dan uiteraard niet zodanig te worden opgesteld dat de bedoeling van de beperkingen van het verkeer tenietgedaan worden. Immers; in dat geval zou het hele verkeersbesluit wel een ongeldig kunnen zijn.

Artikel 2 lid 1 en 2 noemen een aantal uitdrukkelijke overwegingen voor een verkeersbesluit. Relevant zijn hier met name *“1.a. het verzekeren van de veiligheid op de weg”, “1.b. het beschermen van weggebruikers en passagiers”, “2.a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, [of] hinder (...)”, en “2.b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.”*

Buiten deze expliciet genoemde overwegingen kunnen nog een aantal overige zaken worden aangevuld die het verkeersbesluit aanvullend ondersteunen. Niet in de laatste plaats is dat de verwijzing naar de Motie Logistiek en het nog uit te werken opvolgende beleidsdocument dat voor de gehele gemeente Aalsmeer zou moeten gaan gelden.

Wat betreft de belangenafweging tussen het nemen van een verkeersbesluit ten opzichte van de bedrijven die met de werking van het besluit te maken krijgen is het voordeel dat we dit verkeersbesluit koppelen aan het te ontwikkelen gebied volgens het bestemmingsplan. Er is daardoor in/uit principe geen sprake van een al gevestigd belang; de bedrijven ontlenen hun rechten aan het bestemmingsplan inclusief het verkeersbesluit. **Daarom is het van belang een duidelijke koppeling te leggen tussen het bestemmingsplan en het nog te nemen verkeersbesluit.**

c. collegebesluit

Het verkeersbesluit valt binnen de bevoegdheid van het college. Gezien de discussies over de toepassing van de Motie Logistiek en met name de toepassing en de gevolgen voor het bestemmingsplan Deelgebied 2 West is het echter wel zaak dat er een verkeersbesluit genomen wordt. Het verkeersbesluit zal niet alleen genomen worden naar de letter en de geest van de Motie Logistiek, maar zal ook tijdig duidelijk moeten worden gemaakt aan de betrokken ondernemers binnen het plangebied.

Er bestaat bij ons wel enige zorg met betrekking tot de inhoud, totstandkoming, uitvoering en handhaving van het op te stellen verkeersbesluit. Dit komt niet voor uit enige vorm van wantrouwen jegens het college, maar is het gevolg van de moeizame discussies die er tot nu toe gevoerd zijn op dit onderwerp. Er is sprake geweest van onmogelijkheden, die werden afgezwakt richting moeilijkheden, maar uiteindelijk toch in een of andere vorm toepasbaar bleken.

We verwachten daarom dat het te nemen verkeersbesluit tot stand komt in nauwe samenwerking met de gemeenteraad. Ook zien we graag de betrokkenheid van onafhankelijke deskundigen bij het opstellen van het verkeersbesluit, waarbij de onafhankelijkheid bestaat uit ‘een, bij voorkeur juridisch-, deskundige partij op het gebied van verkeersbesluiten die niet eerder betrokken is bij de ontwikkelingen van het GPA-gebied’. Hierbij kan gedacht worden aan partijen die betrokken zijn geweest bij het opstellen van het VNG-advies.

Afsluiten verbinding Middenweg - Aalsmeerderweg

Alhoewel het uitdrukkelijk de bedoeling was de verbinding Middenweg-Aalsmeerderweg af te sluiten en dit ook herhaald is in de persoonlijke gesprekken met de voorgaande wethouder GPA geven de Plannen die in de loop der tijd zijn gepubliceerd daar geen eenduidig antwoord op.

In de Plannen worden er zijwegen vanuit de deelgebieden 3 en 4 geprojecteerd op de verbindingsweg Middenweg-Aalsmeerderweg. Dit neemt niet weg dat er nog steeds sprake kan zijn van het afsluiten van die weg richting Aalsmeerderweg vanaf die zijwegen. Het ligt voor de hand wel op z'n minst een fietsverbinding te laten voortbestaan.

De oorspronkelijke gedachte en de redenen om uitdrukkelijk het verkeer vanuit het GPA-gebied richting de Aalsmeerderweg tegen te gaan door de afsluiting van de verbindingsweg zijn niet verminderd, maar eerder vermeerderd door de verdere intensivering van de ontwikkelingen op het GPA-gebied.

Het uitgangspunt van het Memo Bevriezing, dat het verkeer vanuit deelgebied 2 West via deze verbindingsweg kan worden geleid is dan ook een verkeerde. Daarbij komt dat zelfs er wanneer er wel wordt toegestaan dat er een zekere mate van verbinding blijft bestaan via dat traject er serieus over de aanpak van de kruising Aalsmeerderweg – verbindingsweg moet worden nagedacht. Deze kruising is vele malen gecompliceerder c.q. onveiliger dan de kruising met de Machineweg omdat er hier ook nog sprake is van de verbinding met de ventweg en het fietspad tegen de klucht richting Stommeerkade loopt. Het lijkt de fractie van D66 nog steeds de beste oplossing om deze verbindingsweg af te sluiten voor alle vormen van (vracht)autoverkeer.

Overigens wordt er elders in het Memo Bevriezing gewag gemaakt van de algemene problematiek van 'handhaving'. Naar onze mening zijn afspraken over de gewenste rijrichting van (vracht)autoverkeer vele malen moeilijker te handhaven dan aanpassingen op de staat van bedrijfsactiviteiten.

Afwijkingen ten opzichte van Structuurvisie 2016

De meest in het oog springende afwijking ten opzichte van de Structuurvisie 2016 ten opzichte van Deelgebied 2 West bestaat uit de conversie van de geprojecteerde 'woonwerkkavels' naar 'gemengde bedrijvigheid'. Er is ambtelijk aangegeven dat de markt voor woonwerkkavels klein is. Verder is er te verwachten dat door de specifieke locatie aan de Hoge Dijk er aanvullende eisen worden gesteld aan woonwerkkavels die niet hoeven te worden gesteld aan gemengde bedrijvigheid en dat dit daarmee leidt tot een verminderde opbrengst.

De aanpassing van het voorgestelde bestemmingsplan Deelgebied 2 West ten opzichte van de Structuurvisie leidt hierdoor tot een vermeerdering van de financiële opbrengst ten opzichte van de Structuurvisie 2016. Dit kan worden meegenomen in de overwegingen ten opzichte van de toepasbaarheid van de Motie Logistiek en de discussie over de reactie van het College Uithoorn.

Vanuit de fractie van D66 kan positief geadviseerd worden ten opzichte van deze wijziging van de Structuurvisie 2016 vooropgesteld dat de Motie Logistiek onverminderd wordt uitgevoerd.

tekst evaluatie coalitieakkoord

De tekst van de evaluatie coalitieakkoord luidt:

Green Park Aalsmeer Deelgebied 2 is een atypisch onderdeel ten opzichte van het overige GPA-gebied. In de loop der tijd zijn de accenten voor de ontwikkeling voor dit gebied in enige mate gewijzigd ten opzichte van het moment van oprichting van GPAG B.V. De uiteindelijke planontwikkeling is in lijn met de oorspronkelijke afspraken die met de samenwerkingspartners in GPAG B.V. zijn gemaakt. De aanpassingen die in het kader van het bestemmingsplan vanuit het college zijn voorgesteld, zijn voor een meerderheid van coalitie aanleiding om alsnog in te stemmen met het bestemmingsplan. Daarnaast is vanuit het college het voorstel gedaan om te onderzoeken of

middels verkeersbesluit(en) aanvullende maatregelen kunnen worden genomen, ten einde ongewenste (zware) vrachtwagenbewegingen nader te beperken in lijn met de motie logistieke bedrijven Green Park Aalsmeer d.d. 29 september 2022.

Deze tekst is tot stand gekomen met het doel tot een vergelijk te komen inzake de discussies over het bestemmingsplan GPA deelgebied 2 west. Onze inzet was echter wel te verzekeren dat de Motie Logistiek in stand bleef. Juist omdat de ontwikkeling van deelgebied 2 de directe aanleiding is geweest voor het indienen van de motie. Gezien het Memo Bevriezing werd het duidelijk dat er reden was voor enige bezorgdheid over de toepassing van de Motie Logistiek binnen de discussie over het plangebied. De overeengekomen tekst geeft uitdrukkelijk weer dat de Motie Logistiek onverminderd van kracht is.

Wat betreft de vorm waarin het resultaat gegoten gaat worden vindt nog overleg plaats – zie hierboven onder '*bestemmingsplan – verkeersbesluit*'. We moeten als fractie wel alert blijven over de uiteindelijke vorm en bewoordingen die naar aanleiding van al deze discussies tot stand komen. Niet in de minste plaats omdat de oplossing die hier gevonden wordt mogelijk een model vormt voor de discussie die gevoerd gaat worden bij de implementatie binnen de gehele gemeente Aalsmeer.

De bedoeling is dat na aanneming van het bestemmingsplan het college de opdracht geeft tot een onderzoek over de inhoud en formulering van het verkeersbesluit, waarbij ook de financiële consequenties, impact op de bedrijfsvoering en de invloed op de omgeving zullen worden betrokken. We moeten er als fractie dus voor waken dat we niet heel veel discussies weer van voor af aan moeten gaan voeren. Vandaar dat we dit memo op deze uitgebreide wijze samenstellen en zullen delen met onze coalitiepartners.

Raadsvoorstel Bestemmingsplan GPA dg 2 West

Het raadsvoorstel 'Vaststelling bestemmingsplan en exploitatieplan Green Park Aalsmeer Deelgebied 2 West' is ter behandeling aangeboden voor de juni / juli 2023 vergadercyclus van de gemeenteraad Aalsmeer. Dit is het moment waarop duidelijk wordt gemaakt wat de conclusie is geweest van alle voorgaande discussies op de verschillende deelonderwerpen. Hierbij komen ook nog een aantal aanvullende onderwerpen naar boven die discussie (kunnen) opleveren.

beheersverordening 2017

Op 7 december 2017 is de beheerverordening Green Park Aalsmeer 2017 aangenomen. Dit stuk was bedoeld om de bestaande situatie weer te geven van de verschillende betrokken deelgebieden waaronder deelgebied 2. Dit is een zuiver 'technische' maatregel die bedoeld is te garanderen dat vooral het financieel management ten opzichte van de betrokken deelgebieden juridisch afdwingbaar blijft en de bestaande mogelijkheden tot ontwikkeling in stand blijven onder het geldende regime.

Aan de beheersverordening kan niet worden afgeleid of en waar er een aanpassing op de inrichting ten opzichte van de structuurvisie 2016 heeft plaatsgevonden. Wat betreft deelgebied 2 West is er sprake van een eentonige inrichting ten opzichte van de meer gelaagde inrichting uit de structuurvisie 2016. Gezien de doelstelling van de beheersverordening heeft deze aanpassing echter geen gevolg voor de verdere discussie over de specifieke indeling van het gebied. In de toelichting van de toenmalige portefeuillehouder werd dan ook aangegeven dat er 'materieel niets veranderd' ten opzichte van de dan bestaande situatie (commissie Ruimte en Economie dd. 21 november 2017).

Wat wel opvalt is dat bij de behandeling in de gemeenteraad de toenmalige portefeuillehouder in diezelfde commissievergadering ook al opmerkt dat de focus van GPA BV eerder lag op de ontwikkeling van de overige deelgebieden en pas nu toekomen aan de focus op deze betreffende deelgebieden waaronder deelgebied 2. Dit waar hij ook opmerkt dat er dan (in 2017) al tien jaar een uitwerkingsplicht waar op dat moment nog maar 'mondjesmaat van gebruik is gemaakt'.

Waar we nu inmiddels in 2023 zijn aangekomen blijkt uit de bovenstaande opmerkingen dat er ruimte genoeg is geweest om in deelgebied 2 (West) een alternatieve invulling te vinden ten opzichte van de discussie die nu plaatsvindt met betrekking tot de geïnteresseerde bedrijven. Het had bijvoorbeeld voor de hand kunnen liggen om in het deelgebied 2 een 'groen kantorengedebied' te ontwikkelen en deze als zodanig de markt in te zetten. Wanneer hier tijdig op ingezet zou zijn geworden hadden we bijvoorbeeld de hele discussie over (vracht)verkeer achterwege kunnen laten.

In het kader van de constatering van de toenmalige portefeuillehouder en de sindsdien gepasseerde tijd zijn we dan ook uitermate kritisch over de prestaties van GPA BV met betrekking tot de ontwikkeling en de keuzes die zijn gemaakt ten opzichte van deelgebied 2. We hebben het gevoel dat de gemeenteraad (opnieuw) voor het blok gezet wordt en dat er op dit moment geen ruimte meer is voor een meer creatieve en beter inpasbare ontwikkeling van het deelgebied 2.

verkeersafwikkeling

Er zijn onder het voorgaande hoofdstuk al veel opmerkingen gemaakt over de verkeersafwikkeling en dan met name over degene die verband houden met de Motie Logistiek.

Wat betreft de zaken die daar nog niet aan de orde zijn gesteld, maar wel onderdeel uitmaken van het raadvorstel zijn er nog een aantal kanttekeningen te maken.

Geconsulteerde documenten: (gezamenlijk "de Plannen")

1. *Duurzame ontwikkeling bedrijventerrein N201-zone; programma van eisen – 15 december 2003 ("Programma van Eisen")*
2. *'Deel B – Leidraad inrichting openbare ruimte Duurzaam bedrijventerrein N201 zone Basisdocument; Randvoorwaarden en technische bepalingen ten behoeve van: de duurzame inrichting van de openbare buitenruimte bedrijventerrein N201 zone – februari 2004 ("Leidraad duurzame inrichting GPA")*
3. *samenwerkingsovereenkomst gemeente Aalsmeer en Green Park Aalsmeer Gebiedsontwikkeling BV – 2004(?)*
4. *samenwerkingsovereenkomst gemeente Aalsmeer en gemeente Uithoorn – 2004(?) ("Samenwerkingsovereenkomst Uithoorn 2004")*
5. *Masterplan Green Park Aalsmeer 14 februari 2006*
6. *Masterplankaart 14 februari 2006*
7. *herziene samenwerkingsovereenkomst gemeente Aalsmeer en Green Park Aalsmeer Gebiedsontwikkeling BV – 2007(?)*
8. *herziene samenwerkingsovereenkomst gemeente Aalsmeer en gemeente Uithoorn – 2007(?) ("Herziene samenwerkingsovereenkomst Uithoorn 2007")*
9. *Beeldkwaliteitplan GPA light 9 juli 2007 ("Beeldkwaliteitsplan 2007")*
10. *Raad van State ECLI:NL:RVS:2010:BN5733 – inzake ontwikkelingen gemeente Epe – 1 september 2010 ("RvS 2010")*
11. *structuurvisie Green Park Aalsmeer – 12 september 2011 ("Structuurvisie 2011")*
12. *structuurvisie Green Park Aalsmeer inclusief Royal FloraHolland; Staat van Wijzigingen – 17 mei 2016 ("Structuurvisie 2016")*
13. *beheersverordening Green Park Aalsmeer 2017 ("Beheersverordening 2017")*
14. *Rapport Milieuzonering nieuwe stijl; voor toepassing onder de Chw/Transitiewet op weg naar de Omgevingswet – VNG mei 2019 ("Milieuzonering VNG")*
15. *Beeldkwaliteitsplan Green Park Aalsmeer; Handboek Kaveleisen – 16 december 2019 (cbsl 20 oktober 2020) ("Handboek Kaveleisen 2019")*
16. *structuurvisie 'Tussen de Linten' – 6 oktober 2020 ("Structuurvisie Tussen de Linten")*
17. *Juridische notitie en Q&A model verkeersbesluit – VNG 14 juli 2022 ("Notitie Verkeersbesluit")*
18. *addendum structuurvisie 2016 Green Park Aalsmeer 21 juni 2022 – 29 september 2022 ("Addendum 2016")*
19. *motie 'logistieke bedrijven Green Park Aalsmeer' – 29 september 2022 ("Motie Logistiek")*
20. *diverse documenten behorende bij het agenda-ontwerp 'Bestemmingsplan en exploitatieplan Green Park Aalsmeer Deelgebied 2 West' dd. 29 september 2022 (zie 'vergadering van de raad van de gemeente Aalsmeer d.d. 29 september 2022')*
21. *brief college B&W Uithoorn; consequenties afwijkend beleid – 2 februari 2023 ("Collegebrief Uithoorn")*
22. *memo inzake 'Bevriezing logistiek Green Park Aalsmeer' – 18 april 2023 ("Memo Bevriezing")*
23. *Raadsvoorstel 'Vaststelling bestemmingsplan en exploitatieplan Green Park Aalsmeer Deelgebied 2 West' ("Bestemmingsplan GPA dg 2 West")*