



Ondernemingsvereniging

Halfweg
Zwanenburg
Boesingheliede
& omstreken

Het college van burgemeester en wethouders
t.a.v. cluster Juridische Zaken
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Zwanenburg, 1 februari 2021

Betreft: Verleende omgevingsvergunning Venenweg 4 te Zwanenburg; zaaknummer 9603405; besluit van 29 december 2020, gepubliceerd op 6 januari 2021

Geacht college,

Hierbij maken wij bezwaar tegen bovengenoemd besluit. Bij dit besluit heeft u de geweigerde vergunning van 14 januari 2020 ingetrokken en alsnog vergunning verleend met toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Onderstaand gaan wij in op de gronden van ons bezwaarschrift.

Besluit van 14 januari 2020

Aan uw weigering om mee te werken aan de vestiging van een distributiecentrum lagen destijds de volgende overwegingen ten grondslag: "...Wij achten deze locatie hier niet geschikt voor, het wordt ook niet vanuit strategisch oogpunt aangemerkt als een locatie waarin wij logistiek willen bevorderen/reserveren..." En verder: "Er zijn binnen de gemeente betere locaties voor dit type bedrijf, locaties die speciaal bedoeld zijn voor logistieke functies. Deze bedrijvigheid is niet te vergelijken met het bedrijf van Ahrend dat voorheen hier gevestigd was".

Besluit van 29 december 2020

In dit besluit met daarvan deel uitmakend de onderbouwing planologisch afwijkend gebruik van BRO wordt niet meer gerept over de ongeschiktheid van de locatie. Ergo enkel door het verleggen van de ontsluiting van de Domineeslaan naar de Venenweg is deze locatie nu wel geschikt geworden.

Bestemmingsplan Zwanenburg West en De Weeren

Dit bestemmingsplan onherroepelijk in werking getreden op 6 juni 2019 is conserverend van aard. Geen nieuwe ontwikkelingen zijn hierin opgenomen. Het terrein van De Ahrend is als bedrijventerrein opgenomen omdat het bedrijf niet kon worden weg bestemd.

De bedrijfsactiviteiten zijn vanaf ca 2014/2015 geleidelijk verplaatst naar hun locatie in St. Oedenrode. Formeel is het bedrijf gesloten in maart 2017. Met die kennis is logischerwijs niet veel opgenomen in de toelichting op het bestemmingsplan over bedrijfsvoering, verkeer, geluid etc., etc.

Het verbaast ons dan ook dat in de ruimtelijke onderbouwing van BRO uitgebreid op die bedrijfsvoering inclusief verkeersbewegingen wordt ingegaan. Wij kunnen de juistheid van die cijfers niet controleren.

Bufferzones

Onder hoofdstuk 4.1. van de toelichting worden twee bufferzones beschreven. Deze dienen om overlast (in afstand en hoogte bebouwing) op de aangrenzende woonbebouwing te beperken. Niet valt op te maken of in deze omgevingsvergunning en de bijbehorende stukken dergelijke beperkingen ook zijn opgenomen.

Ringdijkbeleid

In hoofdstuk 3.3.2 van de toelichting vindt een uiteenzetting plaats van het Ringdijkbeleid. Het beleid is er o.a. op gericht om de intensiteit van het verkeer terug te dringen; het in ruimtelijk beleid terughoudend omgaan met het bieden van ruimte voor groei van bestaande functies aan de ringdijk; het versterken van de ringdijk als regionale en recreatieve fietsroute.

Niet duidelijk is of met deze uitgangspunten rekening is gehouden in uw besluit.

Verkeersaspecten

Als eerste punt merken wij (i.c. de Dorpsraad) op dat wij diverse malen hebben aangedrongen op een gesprek hierover met de gemeente. Dat is niet gebeurd. Wel ontving de Dorpsraad op 26 januari jl. een brief van de clustermanager Gebieds- en Relatiemanagement waarin een poging wordt gedaan om onze verontrusting t.a.v. verkeersstromen weg te nemen. Over het ontbreken van een gedegen verkeersonderzoek wordt niet gerept. Wél wordt gesproken over het parkeren voor de kantoren aan de Domineeslaan. Volgens tekening is dit aan de Kruiswaal. Bij nader onderzoek hebben wij geconstateerd dat in het rioolplan ruim 50 truck parkingplaatsen aan de Domineeslaan zijn ingetekend met de uitritten op de Domineeslaan. Dat zal dus zorgen voor extra vrachtverkeer ter plaatse. Als deze constatering juist is, is dit een zwaarwegende reden om de vergunning te weigeren gelet op hetgeen wij hiervoor hebben overwogen over de besluiten van 14 januari 2020 en 29 december 2020.

De feiten: vóór de corona crisis passeerden er ruim tienduizend voertuigen over de Weerenbrug. Dit was vóór de opening van Amsterdam The Style Outlets. Na de opening ontstonden er, ondanks de crisis, toch files tot in Zwanenburg, ver over de Weerenbrug. En dus op een moment dat we kunnen rekenen op minder oorspronkelijk verkeer en slechts heel beperkte toegang tot de genoemde outlet.

Bij de aanvraag is een projectie gevoegd van het aantal vervoersbewegingen, waarbij een vergelijking plaatsvindt met de situatie in het verleden bij De Ahrend. Wij hebben hier onder het kopje bestemmingsplan al een opmerking over gemaakt. Maar nog ten overvloede: het is niet duidelijk hoe de gegevens zijn verkregen. Volgens de toen in dienst zijnde planners zijn de gegevens onjuist en wordt er voor woon- en werkverkeer geen rekening gehouden met de lokale werknemers die niet met de auto naar het werk kwamen.

In de onderbouwing wordt ook gesuggereerd dat een distributiecentrum met 31 loading docks 20% minder vrachtauto's behandelt dan een productiefaciliteit met slechts 10+1 loading docks bij De Ahrend. Daarbij is het natuurlijk van belang dat De Ahrend een productie faciliteit van kantoormeubelen was met beperkte aan- en afvoer.