



Ondernemingsvereniging

Halfweg
Zwanenburg
Boesingheliede
& omstreken

Pleitnota

Betreft: behandeling bezwaarschrift inzake verleende omgevingsvergunning t.p.v. Venenweg 4.

Zaaknummer: 9603405 inzake besluit van 29 december 2020, gepubliceerd op 6 januari 2021

Datum: 18 mei 2021

Door: Mr. S.A. Vreeswijk-Rooth en Ing. C.G.J. Bos

Geachte leden van de bezwaarschriftencommissie,

In de eerste plaats verzoeken wij u ons bezwaarschrift van 1 februari 2021 als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

In dat verband willen wij wel nogmaals benadrukken dat het ons zeer bevreemd dat de argumenten die het college bij besluit van 14 januari 2020 aanvoerde om tot een weigering te komen volledig van tafel waren bij het besluit van 29 december 2020. En dat enkel door het verleggen van de ontsluiting van de Domineeslaan naar de Venenweg! De bewering "er zijn binnen de gemeente betere locaties voor dit type bedrijf, locaties die speciaal bedoeld zijn voor logistieke functies" was ineens niet meer van toepassing!

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Zwanenburg West en de Weeren is vastgesteld in juni 2019 en is simpel een uitvoeringsmaatregel: immers gemeenten zijn verplicht om meer dan tien jaar oude bestemmingsplannen te herzien voor nieuwe plannen met een houdbaarheidsdatum voor een nieuwe tien jaar. Ons inziens is er geen enkele nieuwe planologische visie neer gelegd in dit bestemmingsplan. Het gaat om een actualisering van de situatie en verder niet. In dit bestemmingsplan wordt het bedrijf Ahrend/Cirkel niet genoemd. Misschien ook logisch want het bedrijf bestond niet meer ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Wat ons verbaast dat het bedrijf in het verweerschrift wordt aangehaald wanneer het gaat om verkeersstromen en hindercategorie. In het verweerschrift dat wij op 14 mei hebben ontvangen wordt gesteld dat men veel slechter af zou zijn als het bedrijf Ahrend nog zou functioneren. Onterecht dus want het bedrijf bestaat al sedert 2017 niet meer en kan dus ook geen referentiekader meer bieden.

Woningbouw

Na het afgeven van de omgevingsvergunning ging het hele dorp los op social media! Waarom geen woningbouw op deze unieke locatie aansluitend op de bestaande woonwijk! Met de wil van grondeigenaren en gemeente zou iets dergelijks ook mogelijk moeten zijn. Wat te denken aan kleinschalige bedrijfsbebouwing aan de Venenweg en daarachter richting Domineeslaan twee woningbouwlocaties gelegen in het groen van maximaal twee maal 25 wooneenheden. Waarom niet? Echter de realiteit leert ons dat investeerders vooralsnog voor iets anders gaan dan woningbouw en kiezen voor de veilige weg van het vigerende bestemmingsplan, waarbij met een binnenplanse vrijstelling vergunning kan worden verleend voor de bouw van een distributiecentrum. Op diverse plekken in Zwanenburg is en zal worden gebouwd tot een maximum van 25 woningen per locatie. De norm volgens het Luchthavenindelingsbesluit. Op de locatie Ahrend hebben in het verleden aan de Domineeslaan ook woningen gestaan. Wij pleiten vooralsnog alvast voor woningbouw alhier. Dit kan gefaciliteerd worden door een bestemmingplan hiervoor op te starten zoals op dit moment ook gebeurt voor het terrein van de Oude Mavo en het terrein van de voormalige brandweerkazerne. Onze ultieme wens is echter een integrale aanpak: woningbouw op twee locaties verspreid binnen het gebied met maximaal 25 woningen per locatie in de middeldure- en sociale sector, bedrijvigheid met een monumentale herinnering aan deze industriële plek en groen. Een oproep aan de planologen van de gemeente en investeerders om hier iets voor de toekomst te ontwikkelen met een uitstraling die herinnert aan het industriëriek verleden van ons dorp.

Verkeer

Ondernemingsvereniging Halfweg, Zwanenburg, Boesingheliede en Omstreken en Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg maken zich ernstig zorgen over de toename van het verkeer op zowel de Weerenbrug als de Weerenweg door de komst van een distributiecentrum of andere verkeersintensiteit gerelateerde activiteiten op het voormalige Ahrend terrein. Verzoeken om voor de vergunningverlening met de gemeente over de komst van een distributiecentrum of andere invulling te praten zijn door hen afgewezen. Op ons verzoek heeft onze gebiedsmanager ons verzoek tot een verkeerskundig onderzoek door de gemeente toch gestalte kunnen geven en heeft de gemeente een rapport laten opstellen door Goudappel Coffeng. (1)

Dit rapport is gebaseerd op een model wat gekalibreerd is op tellingen. Het is echter niet duidelijk van wanneer deze tellingen dateren en hoe deze relateren. Verder zijn de veranderde omstandigheden, zoals bijvoorbeeld de komst van een distributiecentrum van DPD op het industrieterrein de Liede met het daaraan gerelateerde verkeer niet meegenomen. Wel lijkt er met betrekking tot de voorspellingen rekening gehouden te zijn met een toekomstige knip in de Zwanenburgerdijk, maar geeft een duidelijke en door de gemeente toegekende fout in het rapport van Goudappel Coffeng geen aanleiding tot herziening ervan. Ook worden in het rapport een aantal van onze huidige bevindingen niet meegenomen. Zo constateren wij dat er regelmatig files ontstaan tot over de Weerenbrug. Deze ontstaan door de ten behoeve van de Amsterdam Style Outlets aangelegde "westelijke ontsluiting" met de daarbij behorende VRI. Hierbij dient aangemerkt te worden dat deze outlet vanwege de recente opening en de corona maatregelen nog nauwelijks bezocht wordt. Ook is geen aandacht gegeven aan onze opmerking over de lossende vrachtauto's op de Weerenweg. Op het ogenblik wordt deze alleen gebruikt voor doorgaand en (industrieterrein) bestemmingsverkeer, maar bij het plaatsen van de geplande knip ook door al het verkeer richting dorp Zwanenburg. Dit heeft een toename van het verkeer met tenminste 3000 voertuigbewegingen tot gevolg (2)

Bij de discussies over een toekomstige knip in de Zwanenburgerdijk hebben ondernemingsvereniging en dorpsraad verzocht de effecten te meten door verkeerstellingen. Er is gestart met een nulmeting, dus verkeer zonder knip. Eén van de meetlocaties komt vrijwel overeen met die welke Goudappel Coffeng ook gebruikt. Zoals ik zojuist heb aangegeven staat er een toegegeven fout in het rapport, de schatting tussen Venenweg

en Domineeslaan (Kruiswaal) is de toekomstige knip niet meegenomen. We kunnen deze dus relateren aan de nulmeting ter voorbereiding van de knip in april 2018. Toen werden er op deze locatie 1610 voertuigbewegingen geregistreerd. In het rapport van Goudappel Coffeng lezen we dat er in 2030 op deze locatie 2600 voertuigen worden verwacht. Een toename van 59%. Op de Weerenbrug werden tijdens de nulmeting 9139 voertuigbewegingen geregistreerd. Het lijkt dus aannemelijk dat het verkeer op deze locatie evenredig toeneemt naar tenminste 15000 voertuigbewegingen.

De tweede ontsluiting van Zwanenburg via de N200 vindt plaats over de brug tussen Oranje Nassastaat en Dennenlaan. De Oranje Nassastraat staat op de nominatie gerenoveerd te worden en het is niet duidelijk of een eerder voorgesteld vrachtautoverbod op die weg geïmplementeerd gaat worden. Indien dit het geval is geeft dit ongetwijfeld een nog veel grotere verkeersdruk op de Weerenbrug.

Goudappel Coffeng heeft zich in hun rapport gebaseerd op cijfers uit een geluidsonderzoek van Peutz (3) wat zich baseert op ASVV uit 2012. Het is eigenaardig dat dit niet overeenkomt met het rapport dat de ontwikkelaar heeft laten opstellen door BRO. Maar ook bij distributiecentra is in de afgelopen jaren veel veranderd. Metingen van het aantal vervoersbewegingen bij DPD op de Liede op PostNL op het Polanenpark zouden een veel betrouwbaarder getal opleveren.

Op het Polanenpark heeft PostNL in 2013 op 1,7ha een distributiecentrum verwezenlijkt. In een rapport van BVA (4) staat dat er op een werkdag gemiddeld 1250 voertuigbewegingen zijn. Voor een distributiecentrum met een oppervlakte van 3,3 ha kun je dus uitgaan van tenminste 2400 voertuigbewegingen.

Verder zien wij dat busjes die dienstdoen voor het distributiecentrum van PostNL op het Polanenpark na hun dienst massaal parkeren langs de parallelweg van de N200 en veelvuldig ook op en langs het bedrijventerrein de Weeren. In het gepresenteerde plan van SCP is geen ruimte opgenomen voor het parkeren van distributie verkeer en we vrezen dan ook parkeeroverlast op het industrieterrein en de aangrenzende woonwijken. Voor zover ons bekend heeft de gemeente geen middelen dit tegen te gaan zolang de lengte van de voertuigen binnen de norm vallen. En met het reduceren van het aantal opstelplaatsen voor trailers zoals aangegeven in het verweerschrift, neemt ook de kans op het bezetten van de beschikbare locaties door verkeer van het distributiecentrum toe.

In het verweerschrift van de gemeente wordt onder ad 2 gesproken over een maximaal aantal vrachtbewegingen, maar er is nergens terug te vinden wat dit maximum is en daarmee een claim zonder waarde.

In het verweerschrift onder ad 8 punt d staat dat de route voor verkeer moet worden vastgelegd in de vergunning om goed te kunnen handhaven. Er wordt echter nergens duidelijk gemaakt hoe er onderscheid gemaakt wordt tussen verkeer naar het distributiecentrum en overig verkeer en daarmee is handhaving ook niet mogelijk.

Naast de twijfels die wij hebben over de verkeersbelasting van een distributiecentrum, zien we dat ook de ontwikkelaar hier nog zeker niet uit is, gezien de conflicterende cijfers in het rapport van Peutz (3) en de ruimtelijke onderbouwing in het rapport van BRO (5). Zo worden de 400 kleinere voertuigen voor distributie die in het rapport van BRO worden genoemd niet terug te vinden in de berekeningen van Goudappel Coffeng.

Een gedegen verkeersonderzoek, gebaseerd op cijfers in plaats van modellen ontbreekt en de gebruikte getallen lijken sterk af te wijken van de beschikbare, maar niet gebruikte, metingen.

Op de site van SCP staat dat het distributie centrum (Zwanenburg-Amsterdam, City-Hub (ZWA0)) een ideale locatie voor stadsdistributie en/of E-commerce fulfillment voor Amsterdam en omgeving. Daarmee zou ook het effect van de toename van het verkeer op de N200 berekend moeten worden.

Ook constateren wij dat het volgens de gemeente voor het dorp een vooruitgang zou zijn wanneer de toegang niet via de Domineeslaan maar de Venenweg is geregeld en wordt dit door de gemeente als een belangrijk onderhandelingsresultaat opgevoerd. Feit is echter dat, zodra er een knip in de Zwanenburgerdijk komt dit geen effect heeft op het verkeer op de Weerenweg of Weerenbrug. Die knip heeft wel grote gevolgen voor de toegang tot het distributiecentrum De kruising Domineeslaan Kruiswaal is niet aantrekkelijk en voor vrachtauto's ook niet gemakkelijk. En verder weg van de toegang tot de N200. Daarnaast heeft de gemeente Haarlemmermeer toegezegd dat dit gedeelte van de Domineeslaan zal worden afgewaardeerd. Dit geeft ons de indruk dat de gemeente drogredenen aanvoert om de komst van een distributiecentrum goedgekeurd te krijgen

Conclusie

Samenvattend zijn wij van mening dat de vergunning op basis van dit onvolledige en foutieve verkeerskundig onderzoek, maar ook op grond van hetgeen wij hebben overwogen onder het kopje "bestemmingsplan" niet in stand kan blijven wegens het ontbreken van een goede ruimtelijke ordening.

- 1) Impact van de realisatie van een distributiecentrum in Zwanenburg, 22 maart 2021, Goudappel Coffeng
- 2) Evaluatie proef verkeersknip Zwanenburgerdijk, Zwanenburg 24 september 2018 t/m 18 november 2018, versie 1.0, 30 januari 2019 , Bram van Melis, gemeente Haarlemmermeer
- 3) Realisatie distributiecentrum ZWA01 gelegen aan de Venenweg 4 te Zwanenburg, Rapportnummer F 21932-1-RA-003 d.d. 17 december 2020, Peutz
- 4) Verkeersmonitoring Polanenpark Najaar 2015, BVA verkeersadviezen
- 5) Onderbouwing planologisch afwijkend gebruik t.b.v. bedrijvigheid in de logistiek en distributie Zwanenburg, 6 november 2019, BRO

