



**gemeente
Haarlemmermeer**

Ruimtelijke onderbouwing

**PARKEREN JOHN HENRY WILTONLAAN 10
BEDRIJVENTERREIN DE PRESIDENT**

Gemeente Haarlemmermeer

Van [redacted]
bureau voor planologie en ruimtelijke ontwikkeling

Versie: 1^e revisie na indiening
Datum: 2 juli 2021

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096HA Amsterdam
telefoon [redacted]
e-mail [redacted]@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: INLEIDING	1
1.1. AANLEIDING.....	1
1.2. LIGGING EN BEGRENZING PROJECTLOCATIE	1
1.3. GELDEND BESTEMMINGSPLAN	2
1.4. LEESWIJZER.....	3
HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	4
2.1. RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE STRUCTUUR.....	4
2.2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	5
HOOFDSTUK 3: NIEUWE SITUATIE	6
3.1. HET BOUWPLAN.....	6
3.2. PARKEREN EN DE VERWACHTE BEDRIJFSVOERING	7
3.3. AFWIJKINGEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN.....	7
HOOFDSTUK 4: BELEID EN REGELGEVING	8
4.1. RIJKS-, PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	8
4.2. GEMEENTELIJK BELEID	8
HOOFDSTUK 5: OMGEVINGS- EN MILIEUASPECTEN.....	9
5.1. ALGEMEEN	9
5.2. VERKEER EN PARKEREN.....	9
5.3. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	13
HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID.....	14
6.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	14
6.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	14
HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN	15
7.1. OPZET VERGUNNING EN RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	15
7.2. HANDHAAFBAARHEID.....	15
BIJLAGE	
1. Omgevingsvergunning ‘bouwen van distributiecentrum met kantoorruimten’: OLO-5688217/Zaaknummer 10023647/Documentnummer 19905318 (d.d. 16 april 2021)	
2. Onderzoek Parkeerbehoefte distributiecentrum Scotch & Soda Hoofddorp, BVA Verkeersadviezen (24 juni 2021)	

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding

Minerva Projectontwikkeling 1 is van plan om op het bedrijventerrein De President in Hoofddorp een distributiecentrum te realiseren. Hiervoor is op 16 april 2021 een omgevingsvergunning afgegeven. Met de nu voorliggende aanvraag worden in afwijking van verleende vergunning en in afwijking van het bestemmingsplan minder parkeerplaatsen gerealiseerd. Om minder parkeerplaatsen mogelijk te maken dient een Wabo afwijkingsprocedure gevolgd te worden.

Het voorliggende document vormt de voor de afwijkingsprocedure benodigde ruimtelijke onderbouwing.

1.2. Ligging en begrenzing projectlocatie

De projectlocatie bevindt zich aan de John Henry Wiltonlaan 10 in de gemeente Haarlemmermeer, in het zuiden van Hoofddorp op het bedrijventerrein De President. Kadastraal is de projectlocatie bekend onder perceelnummer 2410, sectie AL van de kadastrale gemeente Haarlemmermeer. In volgende afbeelding is de ligging en begrenzing weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie indicatief (rood omrand)

1.3. Geldend bestemmingsplan

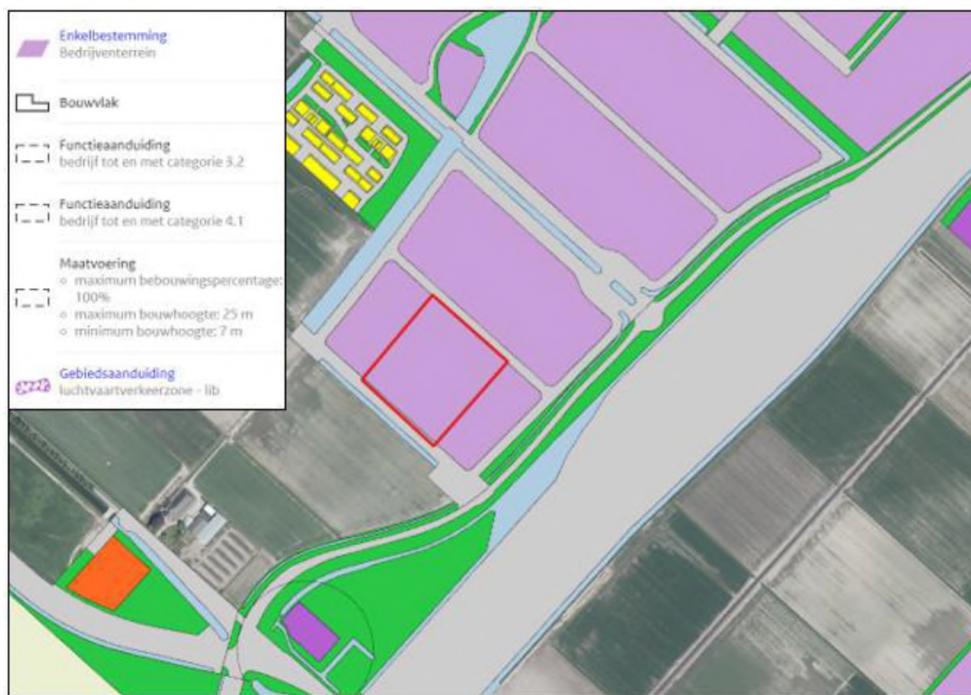
Ter plaatse van de projectlocatie is het vigerende bestemmingsplan “Hoofddorp De President 1e herziening”, vastgesteld op 10 mei 2017 (onherroepelijk sinds 5 oktober 2017). Dit bestemmingsplan bevat regels omtrent het realiseren van bedrijfsbestemmingen.

Tevens is het bestemmingsplan “Parapluplan Parkeerregels”, vastgesteld op 4 oktober 2018 van toepassing. Dit bestemmingsplan bevat regels over het voldoende realiseren van parkeergelegenheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze parkeerregels vervangen de regels met betrekking tot parkeren in het bestemmingsplan ‘Hoofddorp De President 1^e herziening’.

Daarnaast is het ontwerp bestemmingsplan “Parapluplan datacenters”, van 6 februari 2020 gepubliceerd. Dit bestemmingsplan bevat regels over het plaatsen van datacenters in de omgeving Hoofddorp. Dit plan is nog niet in werking en is verder niet relevant voor het onderhavige project.

Gebruik

Het perceel is in het geldende bestemmingsplan volledig bestemd als ‘Bedrijventerrein’.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan “Hoofddorp De President 1e herziening” ter plaatse van de beoogde uitbreiding

Gronden met de bestemming ‘Bedrijventerrein’ mogen worden gebruikt voor bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in de bij het plan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten. Ter plaatse van de beoogde uitbreiding geldt vanwege aanwezige de functieaanduidingen dat daarbij bedrijven zijn toegestaan die tot maximaal categorie 3.2 in het westelijke deel en tot 4.1 in het oostelijke deel behoren.

De hoofdactiviteit van Scotch & Soda heeft betrekking op distributie. Volgens de Staat van Bedrijfsactiviteiten behoren ‘distributiecentra’ (SBI-code 6312) tot categorie 3.1.

Naast bedrijfsactiviteiten zijn onder meer ook bijbehorende kantoren, parkeervoorzieningen, verhardingen en in- en uitritten toegestaan. Ook zijn ondersteunende activiteiten zoals horeca en detailhandel mogelijk. In/op de beoogde nieuwbouw zijn kantoren en parkeren voorzien. Voor deze functies geldt het volgende:

- Kantoren: per bedrijf is het gebruik van bijbehorende kantoorruimte toegestaan tot een oppervlakte van 30% van de bedrijfsvloeroppervlakte, tot een maximum van 2.000 m².
- Parkeren: conform de parkeerregels in het parapluplan dient er in voldoende mate ruimte te zijn gereserveerd en ingericht en in stand te worden gehouden voor het parkeren, stallen, laden en/of lossen van voertuigen met inachtneming van de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in het geldende parkeerbeleid van Haarlemmermeer. Van deze eis kan het bevoegd gezag afwijken indien op basis van gegronde redenen aangetoond kan worden dat het voldoen aan deze bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, en bovendien op andere wijze in de nodige ruimte voor het parkeren, stallen laden en/of lossen van voertuigen blijvend wordt voorzien.

Vanwege de ligging binnen het beperkingengebied Luchthavenindelingbesluit Schiphol zijn er geen functies toegestaan die vogels aantrekken.

Bouwen

Gebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd waarbij een maximum bebouwingspercentage, een minimum bouwhoogte en een maximum bouwhoogte gelden zoals aangegeven op de verbeelding. Het gehele perceel is gelegen binnen een bouwvlak waar een maximum bebouwingspercentage, een minimum bouwhoogte en een maximum bouwhoogte van respectievelijk 100%, 7 meter en 25 meter gelden.

Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een bouwhoogte van 2,5 meter voor erf- en terreinafscheidingen en 8 meter voor overige bouwwerken, met dien verstande dat vrijstaande reclamemasten niet zijn toegestaan en per bedrijf ten hoogste 3 vlaggenmasten zijn toegestaan.

Vanwege de ligging binnen het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol mogen gebouwen vanwege het vliegverkeer niet hoger zijn dan 51-52 meter NAP.

1.4. Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze Ruimtelijke Onderbouwing geeft een beeld van de bestaande situatie ter plaatse van de projectlocatie. Er wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op de omgevingsvergunning. Het vierde hoofdstuk gaat in op de nieuwe situatie met de te verwachten ontwikkelingen en de gewenste ruimtelijk-functionele structuur. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. In het hoofdstuk zes komt de uitvoerbaarheid aan bod en in het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten van deze omgevingsvergunning.

HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke en functionele structuur

De projectlocatie is gelegen aan de zuidrand van Hoofddorp, ten westen van het geplande bedrijventerrein Schiphol Trade Park en het spoortraject Schiphol-Leiden. Ten noordoosten bevindt zich het bedrijven terrein Graan voor Visch Zuid. Ten noordwesten bevindt zich de N520 en de woonwijk Toolenburg/Tolenburg Zuid. De projectlocatie bevindt zich in het zuidelijke deel van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein de President. De Dirk Storklaan is een ventweg die parallel loopt aan de Johan Enschedélaan, een hoofdontsluitingsweg van De President. Deze weg vormt op dit moment nog de zuidgrens van het bedrijventerrein, maar zal in de toekomst een centrale weg zijn. In het noordelijke deel van De President bevinden zich al diverse bedrijven en is ruim de helft van de kavels bebouwd. De zuidelijke helft van het bedrijventerrein (ten zuiden van de Johan Enschedélaan) waar zich de onderhavige projectlocatie bevindt is nog niet ontwikkeld. Hier bevinden zich op dit moment nog akkers en braakliggende bouwrijpe terreinen (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: ruimtelijke en functionele structuur, projectlocatie geel omrand, bedrijventerrein de President rood omrand

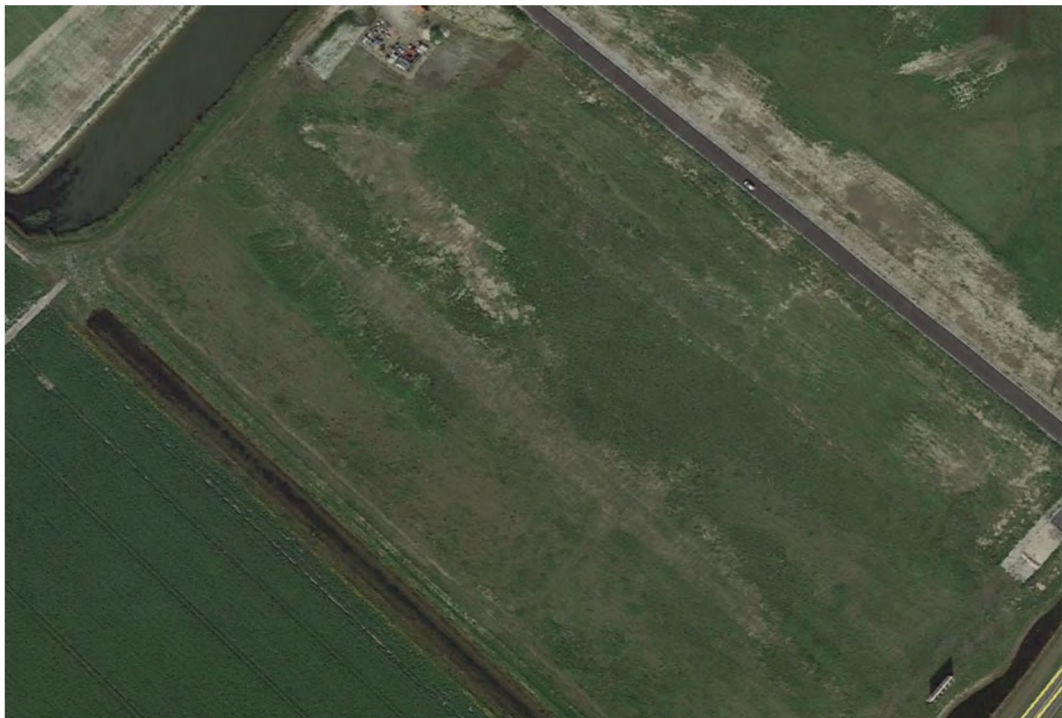
2.2. Beschrijving bestaande situatie

De projectlocatie is in de huidige situatie onbebouwd voormalig akkerland. Er bevinden zich geen bomen en/of struiken op het terrein (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: huidige situatie projectlocatie (zicht vanuit de Spoorlaan)

Inmiddels is de locatie bouwrijp gemaakt.



Afbeelding: huidige situatie projectlocatie

HOOFDSTUK 3: NIEUWE SITUATIE

3.1. Het bouwplan

Op 16 april 2021 is door de gemeente Haarlemmermeer de omgevingsvergunning voor het bouwen van een distributiecentrum met kantoorruimten, parkeervoorzieningen, uitweg en reclame-uitingen verleend. De omgevingsvergunning voor het bouwen kon binnen de regels van het bestemmingsplan verleend worden.



Afbeelding: de beoogde nieuwbouw waarvoor reeds een vergunning is verleend

3.2. Parkeren en de verwachte bedrijfsvoering

In de verleende omgevingsvergunning wordt uitgegaan van 239 parkeerplaatsen op eigen terrein. Op het maaiveld zijn 140 parkeerplaatsen aanwezig waarvan 83 op het aangrenzende perceel zijn aangegeven. Inpandig in de parkeergarage zijn tevens 99 parkeerplaatsen aanwezig. Op basis van de geldende parkeernormen zijn dit voldoende parkeerplaatsen.

In de bebouwing zal een distributiecentrum worden gevestigd met een moderne bedrijfsvoering. Hiervoor gelden in de praktijk van vandaag de dag andere parkeernormen dan welke momenteel nog onderdeel uitmaken van het parkeerbeleid van gemeente Haarlemmermeer. Om na te gaan welke hoeveelheid parkeren nodig is, is door bureau BVA een benchmark studie uitgevoerd waarbij ook rekening is gehouden met de specifieke locatie kenmerken. Deze studie laat zien dat een duidelijk lagere parkeernorm passender is bij de te verwachten bedrijfsvoering in een modern distributiecentrum.

Het plan voor het moderne distributiecentrum voorziet nu in 149 parkeerplaatsen. Dit is de enige aanpassing van het project ten opzichte van de verleende omgevingsvergunning. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft dan ook uitsluitend betrekking hierop.

3.3. Afwijkingen van het bestemmingsplan

Het voornemen voldoet met 149 parkeerplaatsen niet aan de parkeernorm uit het bestemmingplan 'Parapluplan parkeerregels'. Dit is dan ook de enige afwijking waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft.

HOOFDSTUK 4: BELEID EN REGELGEVING

4.1. Rijks-, provinciaal en regionaal beleid

Het gaat bij het onderhavige project om een reeds vergund distributiecentrum. Voorliggende aanvraag gaat alleen over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze wijziging heeft geen raakvlakken met het beleid van Rijk, Provincie en Regio.

4.2. Gemeentelijk beleid

4.2.1. Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (actualisatie 2018)

In 2018 is het handboek parkeernormen geactualiseerd. Hierin zijn per gebied en functie parkeernormen vastgesteld. Deze dienen als basis gebruikt te worden voor de berekening van de parkeerbehoefte van het onderhavige project. Hiervan wordt met onderhavige aanvraag afgeweken. Dit wordt in paragraaf 5.2 uitgebreid toegelicht.

5.1. Algemeen

In dit hoofdstuk dienen alle relevante omgevings- en milieuaspecten onderzocht te worden. Voorliggende aanvraag heeft echter uitsluitend betrekking op het verminderen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen. Het aanleggen op zich is al vergund. Dat geldt ook voor het bouwen van het distributiecentrum.

Aspecten zoals bodemkwaliteit, archeologie, water, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie, stikstofdepositie, luchtvaart en de behoefte (conform ladder voor duurzame verstedelijking) zijn bij het verminderen van het aantal parkeerplaatsen niet relevant en al voldoende in het kader van de omgevingsvergunning voor de realisatie van het distributiecentrum behandeld en afgewogen. Daarom wordt in het vervolg alleen het aspect verkeer en parkeren behandeld en wordt dit onderwerp getoetst aan het Besluit MER.

5.2. Verkeer en parkeren**5.2.1. Parkeerbeleid Haarlemmermeer**

In 2018 is het handboek parkeernormen geactualiseerd. Hierin zijn per gebied en functie parkeernormen vastgesteld. Deze dienen als basis gebruikt te worden voor de berekening van de parkeerbehoefte van het onderhavige project.

Het vergunde distributiecentrum genereert een parkeervraag waaraan op eigen terrein moet worden voldaan.

Volgens de gemeentelijke definities in het parkeerbeleid bevindt het terrein zich in 'sterk stedelijk gebied' en heeft het de gebiedstypering 'rest bebouwde kom'. In het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 is voor dergelijke voorzieningen (categorie: bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)) een parkeerkengetal van minimaal 0,7 en maximaal 1,2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo opgenomen. Voor het toepassen van het minimale kengetal, het maximale kengetal of de gemiddelde waarde heeft de gemeente Haarlemmermeer richtlijnen opgesteld. Het criterium hiervoor wordt gevormd door de aan- dan wel afwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)/treinstation binnen bepaalde afstanden. Voor onderhavige locatie geldt op basis van dit criterium dat de maximale waarde zou moeten worden gehanteerd.

Om het minimum kengetal te mogen hanteren heeft de gemeente als voorwaarde dat er sprake is van een HOV-halte binnen 400 meter of een treinstation binnen 700 meter. Aan dit uitgangspunt wordt niet voldaan.

Het perceel dat zal worden bebouwd heeft een oppervlakte van 22.582 m², waarvan 16.834 m² daadwerkelijk wordt bebouwd. Het bruto vloeroppervlak van het gebouw (bvo) is groter dan het bebouwingsoppervlak, omdat op delen van het bebouwde oppervlak meer dan één bouwlaag wordt gerealiseerd, en bedraagt 19.988 m². Met het hanteren van de maximale parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per 100 m² bvo komt de normatieve parkeervraag hiermee op 240 parkeerplaatsen.

Dit aantal wordt veel te hoog en niet reëel geacht. In het vervolg wordt aangetoond en onderbouwd, dat de nu voorziene 149 parkeerplaatsen (dat is dus circa 0,75 parkeerplaats per 100 m² bvo) ruim volstaan en er vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zwaarwegende gronden zijn om van de gemeentelijke parkeernorm, die immers betrekking heeft op een veel bredere categorie bedrijven, af te wijken ten behoeve van het te realiseren distributiecentrum.

5.2.2. Onderbouwing toepassing lagere parkeernorm

In februari 2021 is door onderzoeksbureau BVA verkeersadviezen onderzoek naar de parkeerbehoefte en de toepasbaarheid van een lagere parkeernorm voor een nieuw / het geplande distributiecentrum uitgevoerd (zie bijlage).

Benchmark onderzoek algemeen

Er is een benchmark onderzoek uitgevoerd, waarbij het parkeerkengetal voor de distributiecentra uit diverse branches zijn bekeken. Hieruit is gebleken dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte gemiddeld op 0,40 parkeerplaatsen per 100 m² bvo ligt. Dat sluit goed aan bij de 149 parkeerplaatsen (circa 0,75 parkeerplaats per 100 m² bvo) zoals die in de voorliggende aanvraag zijn voorzien ten behoeve van het vergunde distributiecentrum.

De daadwerkelijke parkeerbehoefte voor een distributiecentrum ligt dus aanzienlijk lager dan de geldende parkeernorm. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zijn er zwaarwegende gronden om van de parkeernorm af te wijken, zodanig dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen aansluit op de daadwerkelijk te verwachten behoefte.

Indien er (veel) meer parkeerplaatsen zouden worden gerealiseerd dan redelijkerwijs noodzakelijk, zou dit leiden tot onder meer onnodig ruimtegebruik ten koste van andere functies en onnodige verharding. Het zoveel mogelijk beperken hiervan is ook in lijn met het beleid van het hoogheemraadschap Rijnland en heeft een positief effect op de waterhuishouding.

De aangevraagde afwijking van de parkeernorm heeft uitsluitend betrekking op het gebruik waarvoor de onherroepelijke omgevingsvergunning is verleend, te weten een distributiecentrum. Daarmee is gewaarborgd dat het te realiseren aantal parkeerplaatsen voldoende is voor het toegestane gebruik. In het onverhoopte geval dat het te realiseren gebouw in de toekomst voor iets anders gebruikt zou worden als een distributiecentrum, zou immers sprake zijn van een 'wijziging van het gebruik van gronden of bouwwerken' waarvoor op grond van artikel 3.2.1 van het vigerende Parapluplan parkeerregels dient te worden voldaan aan de op dat moment geldende gemeentelijke parkeernorm.

In algemene zin is een parkeernorm van 0,5 pp per 100 m² bvo distributiecentrum dus gerechtvaardigd vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, en zijn er gelet op het belang van duurzaam en efficiënt ruimtegebruik zwaarwegende redenen om voor het distributiecentrum af te wijken van de gemeentelijke parkeernorm (die voor een veel bredere categorie bedrijven bedoeld is).

Volledigheidshalve wordt in het onderstaande ingegaan op de specifieke situatie ter plaatse.

Situatie op de President

Voor het bedrijventerrein De President is door gebiedsontwikkelaar SADC dwingend voorgeschreven dat de bedrijven op het terrein moeten zijn aangesloten bij het Parkmanagement. Het Parkmanagement biedt een shuttle service aan tussen het bedrijventerrein en treinstation Hoofddorp.

Deze bijzondere vorm van OV zou nog een drukkend effect op de parkeerbehoefte kunnen hebben, ten opzichte van de parkeerbehoefte 0,4 pp per 100 m² bvo distributiecentrum zoals die volgt uit het onderzoek van BVA. Immers een shuttle sluit maximaal aan op de reisbehoefte van (in ieder geval) de werknemers en heeft voor de gebruikers een hoge praktische kwaliteitswaarde. In de voorliggende aanvraag wordt echter (desondanks) uitgegaan van 149 parkeerplaatsen (0,75 pp per 100 m² bvo distributiecentrum).

Specifiek geval Scotch en Soda

Zoals gezegd volgt uit het onderzoek van BVA dat voor een distributiecentrum kan worden uitgegaan van een parkeerbehoefte van 0,4 pp per 100 m² bvo. De onherroepelijke omgevingsvergunning ziet op een distributiecentrum, voor eventuele toekomstige wijzigingen van het gebruik (die overigens niet worden voorzien) zal weer moeten worden getoetst aan de gemeentelijke parkeernorm. Hiermee is de specifieke bedrijfsvoering zoals die wordt beoogd door Scotch & Soda minder van belang, er is immers gewaarborgd dat er voor het vergunde gebruik voldoende parkeerplaatsen zullen zijn.

Volledigheidshalve is de bedrijfsvoering van Scotch & Soda hieronder beschreven, voor zover relevant voor de parkeerbehoefte.

Scotch & Soda beschikt over een eigen shuttledienst voor personeel. Daarnaast is het beleid van Scotch & Soda gericht op duurzaamheid, wat tot uiting komt in het beschikbaar stellen van 20 e-bikes voor personeel op deze vestiging.

Momenteel is Scotch & Soda op twee verschillende locaties gevestigd, op de Parellaan in Hoofddorp en de Thailandlaan in Aalsmeer. In tabel 1 is aangegeven welke omvang de betreffende vestigingen hebben en hoeveel parkeerplaatsen er aanwezig zijn.

Locatie	bvo (m ²)	aantal p.p.	aantal p.p. per 100 m ² bvo
Parellaan 7076 Hoofddorp	6.150	24	0,39
Thailandlaan 3 en 5 Aalsmeer	10.000	64	0,64
Beide vestigingen samen	16.150	88	0,54

Tabel 1: Huidige vestigingen Scotch & Soda

Uit de tabel blijkt dat de omvang van beide vestigingen samen ruim 16.000 m² bvo behelst en het aantal aanwezige parkeerplaatsen 88 bedraagt. Hiermee komt het aantal door Scotch & Soda vereiste parkeerplaatsen per 100 m² bvo op 0,54 uit. Hierin wordt voorzien, er worden immers 149 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie wil Scotch & Soda zich vestigen op het bedrijventerrein De President. Zoals al aangegeven zal op deze locatie 19.988 m² bvo worden gerealiseerd. Scotch & Soda beschikt momenteel over circa 35 vaste werknemers waarvan een deel, vanwege de woonbestemming, per (brom)fiets naar de vestiging zal komen. Wel wordt er enige personele groei verwacht de komende jaren tot circa 40 vaste werknemers. Naast de vaste werknemers is er sprake van een groot aantal uitzendkrachten. Momenteel varieert het aantal uitzendkrachten tussen de 80 en 150 personen. Het is de verwachting van Scotch & Soda dat het aantal uitzendkrachten af zal nemen als gevolg van de efficiëntieslag die plaatsvindt door het samenvoegen van de bestaande vestigingen op één locatie. Een deel van deze uitzendkrachten zal (gezien de leeftijd) op een andere wijze dan met de auto (ov-shuttle, (brom)fiets) komen. Daarnaast is het de verwachting dat de autobezetting van deze werknemersgroep hoger ligt dan bij reguliere werknemers. Uit gegevens van Scotch & Soda blijkt dat de gemiddelde autobezetting van uitzendkrachten relatief hoog ligt (2,7 personen per voertuig).

Indien rekening wordt gehouden met 40 vaste werknemers van wie 80% met de auto komt (autobezetting 1) en maximaal 150 uitzendkrachten, waarvan 75% per auto komt met een autobezetting van gemiddeld 2, dan leidt dit tot een parkeervraag voor personeel in de pieksituatie van 89 parkeerplaatsen. Conform de parkeernormen van CROW dient 5% van de plaatsen beschikbaar te zijn voor bezoekers. Dat betekent bij het hanteren van de maximale parkeernorm van 1,2 dus 0,06 parkeerplaats per 100 m² bvo voor bezoek. Dit leidt dan tot 12 parkeerplaatsen voor bezoek en in totaliteit tot een parkeerbehoefte van circa 100 parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen gekoppeld aan de voorziene omvang van het gebouw van 19.988 m² bvo leidt tot een parkeergetal van 0,5 parkeerplaats per 100 m² bvo. Er zijn gelet op het voorgaande geen aanknopingspunten om te veronderstellen dat het specifieke gebruik van Scotch & Soda zou leiden tot een andere parkeerbehoefte dan de parkeerbehoefte voor distributiecentra in algemene zin, zoals volgt uit het onderzoek van BVA,

5.2.3. Conclusie

Uit het voorafgaande kan geconcludeerd worden dat de nu voorziene 149 parkeerplaatsen ruim voldoende zijn gelet op de daadwerkelijke parkeerbehoefte van een distributiecentrum en het te realiseren oppervlak van 19.988 m² bvo. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zijn er zwaarwegende gronden om van de gemeentelijke parkeernorm, die niet specifiek voorziet in een distributiecentrum, af te wijken. Doordat de omgevingsvergunning is verleend voor een distributiecentrum en in het bestemmingsplan (Parapluplan parkeren) is voorgeschreven dat bij gebruikswijziging opnieuw moet worden getoetst aan de gemeentelijke parkeernorm, juridisch geborgd dat de afwijking van de parkeernorm uitsluitend van toepassing is op het gebruik als distributiecentrum.

Daarnaast blijkt op basis van gegevens van Scotch & Soda dat ook op basis hiervan een lagere parkeervraag wordt verwacht dan het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd. Het toepassen van de minimale parkeernorm van de gemeente lijkt in deze situatie (niet alleen voor Scotch & Soda, maar ook voor ander distributiebedrijven) zonder meer goed toepasbaar. Dit is ook uit het benchmarkonderzoek gebleken.

Geconcludeerd kan worden dat met het realiseren van tenminste 149 parkeerplaatsen in meer dan voldoende mate wordt voorzien in het benodigde aantal parkeerplaatsen. In haar planvorming voldoet beoogd gebruiker Scotch & Soda hier ook al ruimschoots aan.

Het hanteren van de maximale parkeernorm van de gemeente Haarlemmermeer zou leiden tot een aanzienlijke overcapaciteit in parkeerplaatsen.

5.3. Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is. (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

De voorliggende ontwikkeling betreft het verminderen van een reeds vergund aantal parkeerplaatsen behorend bij een reeds vergunde ontwikkeling. De planologische impact is nihil. Het initiatief is vanwege de geringe schaal en de beperkte ruimtelijke effecten – in de context van een stedelijk gebied – niet aan te merken als een ‘stedelijk ontwikkelingsproject’ zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage.

Er is dan ook geen aanleiding een (vormvrije) MER-beoordeling uit te voeren.

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1. Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan, dan wel een omgevingsvergunning in afwijking daarvan, een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval het besluit nieuwe, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding of verbouwing van gebouwen. In de wet is aangegeven welke kosten verhaald kunnen worden. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door gronduitgifte of een anterieure overeenkomst.

Onderhavig initiatief kwalificeert niet als een bouwplan zoals hiervoor bedoeld, zodat een exploitatieplan niet nodig is. Het initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente. Alle kosten worden gedragen door initiatiefnemer.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.7 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is bij een afwijkingsprocedure ex artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo een uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Dat betekent dat in het kader van de ter visie legging van de ontwerp-omgevingsvergunning door iedereen een zienswijze ingediend kan worden. Daarnaast kan later na vaststelling beroep worden ingesteld tegen het besluit om een omgevingsvergunning te verlenen.

HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN

7.1. Opzet vergunning en Ruimtelijke Onderbouwing

De vergunning en de aanvraagtekening/formulier vormen samen het juridisch bindende gedeelte van de omgevingsvergunning. De Ruimtelijke Onderbouwing is niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als nadere uitleg bij de omgevingsvergunning.

7.2. Handhaafbaarheid

De omgevingsvergunning is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In deze omgevingsvergunning zijn voorwaarden gegeven waarbinnen de transformatie kan plaatsvinden. Het handhavingsbeleid is er op gericht dat deze voorwaarden ook worden nageleefd. De omgevingsvergunning bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan de vergunning gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in de omgevingsvergunning allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de voorwaarden. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van de omgevingsvergunning. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de voorwaarden zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de voorwaarden wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de voorwaarden gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en redelijkheid van inzien.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.