



Bestemmingsplan

BADHOEVEDORP
LIJNDEN OOST, SCHIPHOLWEG 275

Toelichting en Regels

22 december 2016



gemeente
Haarlemmermeer

Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3	Aard en doel	4
1.4	Geldende plannen en regelingen	5
1.5	Planproces	5
1.6	Leeswijzer	5
2	BESTAANDE SITUATIE	6
2.1	Ruimtelijke structuur	6
2.2	Functionele structuur en bebouwingsstructuur	10
3	BELEID EN REGELGEVING	11
3.1	Rijksbeleid en Europese richtlijnen	11
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	17
3.3	Gemeentelijk beleid	23
4	NIEUWE SITUATIE	29
4.1	Ruimtelijke structuur	29
4.2	Functionele structuur	32
5	ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	33
5.1	Milieueffectrapportage beoordeling	33
5.2	Bodem	34
5.3	Cultuurhistorie en archeologie	35
5.4	Water	37
5.5	Flora en fauna	38
5.6	Verkeer	39
5.7	Geluid	41
5.8	Luchtkwaliteit	42
5.9	Luchthavenindelingsbesluit	44
5.10	Bedrijven en milieuzonering	45
5.11	Externe veiligheid	46
6	UITVOERBAARHEID	49
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	49
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
6.3	Procedure Wet ruimtelijke ordening	49
7	JURIDISCHE ASPECTEN	51

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Onderzoek externe veiligheid
- Bijlage 2: Onderzoek externe veiligheid (aanvulling)
- Bijlage 3: Ecologisch onderzoek
- Bijlage 4: Bodemonderzoeken
- Bijlage 5: Onderzoek luchtkwaliteit
- Bijlage 6: Akoestisch onderzoek

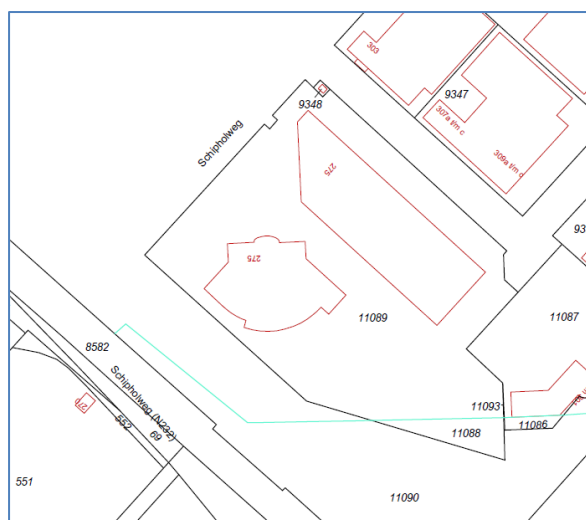
1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor dit bestemmingsplan is dat het bedrijf Corendon voornemens is het huidige kantoorgebouw Sony City, aan de Schipholweg 275 te Badhoevedorp, te transformeren tot het Corendon Skyline Hotel. In het vigerende bestemmingsplan heeft het betreffende kavel de bestemming 'Kantoor'. Binnen deze bestemming is het niet mogelijk de voorgestane functies te realiseren; de initiatiefnemer wenst hotelkamers in diverse klassen te realiseren voor verschillende doelgroepen, inclusief aanvullende interne functies als een restaurant, bar alsmede congresfaciliteiten. Eveneens is sprake van (zelfstandige) kantoorruimten. Voor deze ontwikkeling wordt het bestaande parkeerterrein uitgebreid en heringericht, om te kunnen voldoen aan de toegenomen parkeervraag. Het bestaande kantoorpand bestaat uit een hoogbouw van ca. 40 m. hoogte en een laagbouw van ca. 12/16 m. hoogte en heeft een gezamenlijk bruto vloeroppervlak van 26.277 m² BVO. De bestaande laagbouw zal worden gesloopt en ervoor in de plaats wordt een nieuw gebouw opgericht. In de eindsituatie zullen de panden hoofdzakelijk een hotel/logiesfunctie hebben, met een deel kantoorfunctie.

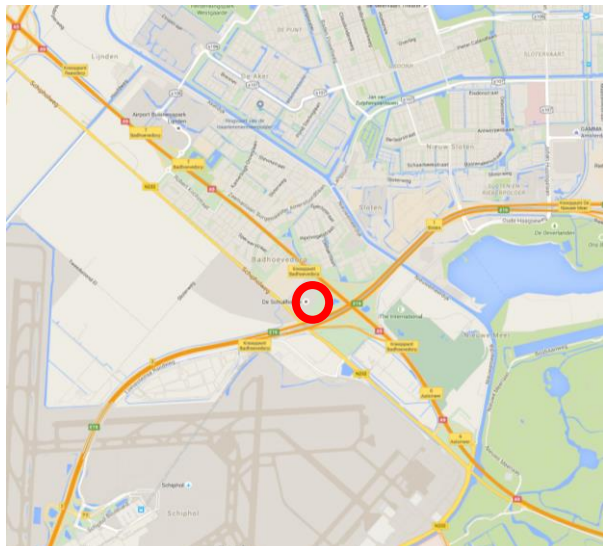
Een andere aanleiding voor dit bestemmingsplan is gelegen in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State van 2 april 2014, waarbij het besluit van de raad van de gemeente Haarlemmermeer van 4 juli 2013 tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan 'Badhoevedorp Lijnden-Oost' (gedeeltelijk) werd vernietigd ten aanzien van onder meer de gebiedsaanduiding 'wro-zone-wijzigingsgebied 10'. De Afdeling was van oordeel dat de raad onvoldoende had gemotiveerd dat de parkeersituatie die zou ontstaan na toepassing van voornoemde wijzigingsbevoegdheid ruimtelijk aanvaardbaar zou zijn.

Teneinde het programma ruimtelijk en functioneel te borgen is besloten om dit bestemmingsplan op te stellen. De naam van het bestemmingsplan is Bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost, Schipholweg 275. Op ruimtelijkeplannen.nl is dit bestemmingsplan digitaal terug te vinden. De digitale verbeelding met de geometrisch bepaalde planobjecten, regels en bijlagen staan in het GML-bestand: NL.IMRO.0394.BPGbadschiphweg275-B001.



1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Badhoevedorp ligt binnen de gemeente Haarlemmermeer, ten noorden van Schiphol. Het plangebied ligt nabij knooppunt Badhoevedorp, het kruispunt van de Rijkswegen A4 en de A9, in de westelijke oksel van het verkeersknooppunt en het bedrijventerrein Schuilhoeve. Aan de zuidzijde ligt de N 232 (Schipholweg), de verbindingsweg tussen Schiphol - Oost en Lijnden.



Figuur 2. Ligging plangebied (Bron: google.maps)

Het plangebied is plaatselijk bekend als Schipholweg 275, 1171PK, Badhoevedorp en kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, sectie H, nrs. 11089 en 11093. Binnen het plangebied staat het zogeheten Sonygebouw. Het perceel is ongeveer 20.000 m² groot en er zijn twee gebouwen op gelegen. Aan de zuidzijde van het perceel, tussen het gebouw en de Schipholweg is momenteel een overloopparkerplaats ingericht voor de kantoren in het gebied. Dit gebied valt binnen het plangebied van dit bestemmingsplan en is in eigendom van de gemeente Haarlemmermeer.

1.3 Aard en doel

Dit bestemmingsplan voorziet in een actueel juridisch planologisch kader waarbij de (gedeeltelijke) herontwikkeling / herbestemming van de locatie tot het Corendon Skyline Hotel mogelijk wordt gemaakt. Het plan voorziet in een hotel met verschillende typen verblijfsaccommodaties inclusief congres- en vergaderfaciliteiten en horecafaciliteiten. De bestaande kantoorbestemming zal deels gehandhaafd blijven.

Het doel is de bestaande bebouwing uit de jaren '90 een geschikte herbestemming te geven, waarbij het hoofdgebouw zoveel mogelijk intact zal blijven. In de hoogbouw worden de verschillende annexe functies van het Corendon Skyline Hotel gehuisvest, met op de begane grond een ontvangstruimte/entreegebied, met receptie, hotellobby/-lounge, hotelkiosk en grab&go-breakfast, op de eerste verdieping een restaurant/bar en op de hoger gelegen verdiepingen de hotelkamers. In de bovenste verdiepingen is ruimte voor kantoren. In de nieuwe laagbouw worden shortstay-appartementen gerealiseerd. Achter het hotel wordt een zwembad met verwarmbare/verwijdere overkapping gerealiseerd. Rondom het complex wordt voorzien in parkeerplaatsen.

1.4 Geldende plannen en regelingen

Hoewel de wijzigingsbevoegdheid rustende op dit plangebied door de Raad van State is vernietigd, is het op 4 juli 2013 door de raad gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan met de plannaam Badhoevedorp Lijnden - Oost van toepassing (plan idn NL.IMRO.0394.BPGbadlynoost00000-C001). De gronden binnen het plangebied hebben de bestemming 'Kantoor' (artikel 21) waarbij in de bestemmingsomschrijving is aangegeven dat alleen kantoren zijn toegestaan. Binnen de bestemming gelden verschillende bouwvlakken met verschillende bouwhoogten. De volgende aanduidingen gelden binnen de regels:

- maximum bebouwingspercentage terrein bedraagt 70%;
- maximum bouwhoogte voor de hoogbouw 40 respectievelijk 12 meter;
- maximum bouwhoogte voor de laagbouw 12 respectievelijk 7 meter;
- binnen het gehele plangebied geldt de aanduiding 'Gebiedsaanduiding geluidzone - industrie' (artikel 43);
- binnen het zuidelijk deel van het plangebied geldt tevens de dubbelbestemming 'Leiding – Water' (artikel 38).

De gebouwen, bestaande uit een hoog- en laagbouw, zijn verbonden met een bovengrondse wandelbrug. De omringende parkeervoorzieningen zijn destijds opgericht na het doorlopen van een buitenplanse vrijstellingsprocedure (ex artikel 19, eerste lid Wet op de Ruimtelijke Ordening) teneinde vrijstelling te verkrijgen van het bepaalde (zie artikel 4: 'Bijzondere doeleinden') ten aanzien van de planlocatie in het toentertijd vigerende bestemmingsplan 'Badhoevedorp 1985'.

1.5 Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. Het voorontwerpbestemmingsplan wordt conform ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan onder andere provincie en waterschap. Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Tijdens de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan kan een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. De ingediende zienswijzen worden afgewogen en eventuele wijzigingen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt nogmaals ter inzage gelegd. Tijdens deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beeld van de bestaande situatie en de ruimtelijke en functionele structuur. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Hoofdstuk 4 beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. De verkeerskundige aspecten worden in hoofdstuk 5 besproken. Hoofdstuk 6 gaat in op de beperkingen en uitgevoerde onderzoeken. In hoofdstuk 7 komt de uitvoerbaarheid aan bod. Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 de juridische opzet van het plan besproken. Achterin dit bestemmingsplan zijn de regels opgenomen. Zij vormen, samen met de separate verbeelding, het juridisch bindende deel van dit plan.

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke structuur

Ontstaansgeschiedenis

Badhoevedorp heeft een bijzondere geschiedenis. Nog maar honderdvijftig jaar geleden lag het dorpje Sloten aan de dijk langs het Haarlemmermeer. Met het droogpompen van het meer in 1852 veranderde de waterplas in een polder, er ontstond een nieuw te ontginnen agrarisch gebied.

Badhoevedorp is gebouwd in de overgangszone tussen de historische lijnen van de ringvaart en de Schipholweg, de vroegere Spaarnwouderweg die liep tussen de forten Schiphol en de Liede. De rationele verkaveling werd zuidwaarts opgezet vanaf de Schipholweg. De kruisende lijnen van de Sloterweg en de Kromme Tocht vertegenwoordigen de oorspronkelijke polderstructuur in Badhoevedorp.

Vanaf de twintiger jaren van de vorige eeuw ondernamen kapitaalkrachtige Amsterdammers initiatieven om een tuindorp nabij Sloten te realiseren. Hoewel de gemeente in eerste instantie terughoudend reageerde vond toch langzamerhand een zekere uitbreiding van Badhoevedorp plaats.

Mede in verband met deze ontwikkeling werd, in opdracht van het gemeentebestuur, door de stedenbouwkundige Wieger Bruin een uitbreidingsplan van Badhoevedorp vervaardigd, waarin het tuindorpidée uitgewerkt was. Dit plan werd in 1934 door de gemeenteraad vastgesteld. Al in 1937 werd besloten tot verdere uitbreiding van Badhoevedorp in oostelijke richting, dit met name om een deel van het groeiend aantal werknemers op de luchthaven Schiphol te kunnen huisvesten. Zo ontwikkelde Badhoevedorp zich, mede door een moderne stedenbouwkundige opzet, van een randbuurt in 1935 tot een ruim aangelegd, goed toegerust tuindorp in de jaren '40. Dit tuindorp had alles in zich van die tijdgeest; slingerende bomenlanen, een groene opzet en ruime kavels met daarop woningbouw, op maat gemaakt voor de bewoners. De bevolking bestond voor het overgrote deel uit gezinnen die uit de stad afkomstig waren. Zij werden aangetrokken door het buiten wonen.

Badhoevedorp breidde zich in de vijftiger jaren en in het begin van de zestiger jaren snel uit. Sinds 1970 is de groei door de beperkte uitbreidingsmogelijkheden sterk verminderd. De komst van de snelweg A9 in 1967 en de groei van de metropool Amsterdam is beslissend geweest voor de ruimtelijke karakteristiek van Badhoevedorp. De wijkstructuur van Badhoevedorp werd doorkliefd en het aantrekkelijke groen ogende woongebied werd hierdoor meer en meer onderdeel van de periferie van Amsterdam. Tegelijkertijd betekende de expansie van Schiphol dat het dorp langzaam maar onvermijdelijk zijn oriëntatie op het polderlandschap van de Haarlemmermeer aan het verliezen was en waardoor het beeld van periferie van Amsterdam – verstedelijkt gebied ingeklemd tussen Amsterdam en het expanderende Schiphol – werd versterkt.

De toekomst

Door het akkoord betreffende de omlegging van de A9 ontstaan thans weer kansen om de uitdaging om Badhoevedorp verder door te ontwikkelen als een aantrekkelijke dorpse woonenclave in de polder, die profiteert van haar ligging aan het regionale en nationale netwerk, gestalte te geven. Het dorp grenst aan de zuidzijde met de Schipholweg nu nog aan het open landschap van de polder. De Schipholweg is op dit moment een drukke provinciale weg die onder andere een regionale betekenis heeft als route tussen Haarlem en Schiphol. De vrije oriëntatie op het polderlandschap met op de horizon het silhouet van Schiphol zal veranderen wanneer de A9 is omgelegd en delen van de open polder worden ingevuld met landschappelijke en economische functies. Waar heden het landschap zichtbaar is vanaf de Schipholweg, kan in de toekomst de kwaliteit van het groene Badhoevedorp verder worden versterkt door een landschappelijke invulling van het gebied tussen de omgelegde A9 en Badhoevedorp.



Figuur 3. Ruimtelijke structuur huidige situatie (Bron OSM & Kadaster)



Figuur 4. Tracé omgelegde A9 naast plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Schuilhoeve tussen de A9 en de Schipholweg. Het bedrijventerrein bestaat uit diverse logistieke en ondersteunende bedrijven, kantoren voor Schiphol. De Schipholweg is direct ontsloten met het centrum van Schiphol en de A9. De Schipholweg overkluist op dit moment de A4 en het spoor. Tussen Badhoevedorp en het bedrijventerrein ligt het sportpark Schuilhoeve. De gemeente is voornemens om hier woningbouw te ontwikkelen en de sportfaciliteiten te verplaatsen naar de ontwikkellocatie De Veldpost (tussen de Schipholweg en de omgelegde A9). Inmiddels is gestart met de aanleg van de verlegde A9 aan de zuidzijde van het plangebied. Het knooppunt Badhoevedorp zal verplaatst en 'opgerekt' worden. Door deze verlegging krijgen de panden op Schuilhoeve een andere ruimtelijke oriëntatie en een prominenter positie aan het verkeersnetwerk.

Bebouwingsstructuur



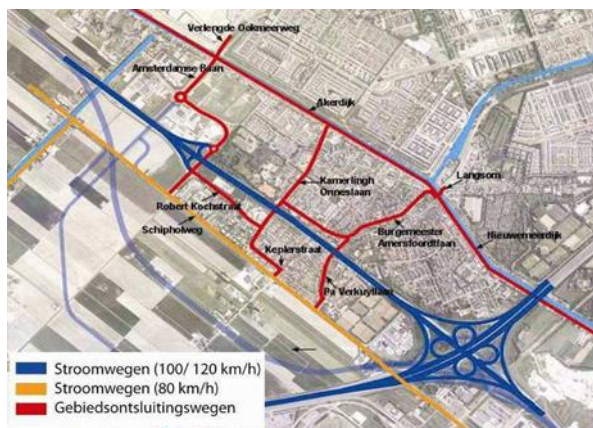
Figuur 5. Uitsnede van Badhoevedorp- Oost

Ten zuiden van de Vliegeniersbuurt ligt het sportcomplex Schuilhoeve en vervolgens het bedrijventerrein Schuilhoeve dat in de tweede helft van de jaren tachtig ontwikkeld is. Het bedrijventerrein heeft een hoogwaardig karakter, wat zich uitdrukt in een strakke - maar ruime - verkaveling, het gebruik van hoogwaardige bouwmaterialen, stedenbouwkundige eenheid en een bouwhoogte die hoger ligt dan gebruikelijk in Badhoevedorp. Aan de zijde van de Schipholweg is het huidige Sonygebouw de markering voor het gebied. Ook het naastliggende kantoorpand met mogelijkheid tot wijziging naar een hotelbestemming heeft de mogelijkheid om te transformeren tot een

hoogteaccent van 24 meter. Meer naar achteren worden de footprints groter en de bebouwing lager in het gebied.

2.1.1 Verkeersstructuur

Badhoevedorp wordt doorsneden door de rijksweg A9 die van oost naar west door het bebouwde gebied loopt. Aan de oostzijde van Badhoevedorp kruist de rijksweg A9 de rijksweg A4 (knooppunt Badhoevedorp). Meer naar het westen heeft Badhoevedorp een aansluiting op de A9. Bij de afrit ontstaat een netwerk van gebiedsontsluitingswegen dat als een raster in het stedelijk gebied ligt. De overige straten zijn veelal smalle woonstraten, waar geen of weinig doorgaand verkeer komt. De straten met een ontsluitende functie zijn straten, die door het dorp en het dorpscentrum lopen en tegelijkertijd een verblijfsfunctie hebben. De zuidzijde van dit raster wordt gevormd voor de Schipholweg, de noordzijde door de Akerdijk. Naast deze wegen wordt ook de route via de Burgemeester Amersfoordlaan, Zeemanlaan en de Robert Kochstraat richting de A9 en vice versa veelvuldig gebruikt. Door bedrijvenpark Lijnden - Oost loopt de Amsterdamse Baan / T106, een ontsluitingsweg voor Amsterdam van en naar de A9.



Figuur 6. Hoofdwegenstructuur

Door het akkoord voor de verlegging van de A9 verbetert de leefbaarheid in Badhoevedorp aanzienlijk. De omlegging wordt aangegrepen om de verkeersstructuur in en rond het dorp aan te passen, sluiproutes te weren en binnen het dorp te verbeteren. Uitgangspunt daarbij is dat het dorp toegankelijk moet zijn voor de bewoners zonder dat er (sluip)routes ontstaan voor doorgaand verkeer. Regionaal en doorgaand verkeer tussen bijvoorbeeld Amsterdam, Haarlem en Schiphol dient buiten het dorp te worden omgeleid. Bij de voorgenomen verbeteringen krijgen de voetganger en fietser meer ruimte en kunnen ook de routes voor het autoverkeer verbeterd en/of uitgebreid worden.

De Schipholweg krijgt (na de omlegging van de A9) de functie van centrale ontsluitingsweg aan de zuidzijde van het dorp. Daartoe zal de weg van provinciale 80 km/uur-weg worden afgewaardeerd naar 50 km/uur-weg en wordt extra aandacht besteed aan goede en veilige oversteekplaatsen voor langzaam verkeer.

2.1.2 Groen- en waterstructuur

Groenstructuur

In de groenstructuur van Badhoevedorp spelen de oorspronkelijke polderwegen, tochten en vaarten zoals de Ringvaart, Hoofdweg en Hoofdvaart, de Schipholweg met Spaarnwoudertocht, de Sloterweg en de Kagertocht een belangrijke rol. Zij vormen de schakels tussen dorp en omliggend landschap. De Ringdijk vormt de begrenzing van de droogmakerij en de overgang naar het oude land en is tevens onderdeel van een ecologische verbindingszone.



Figuur 7. Bestaande groenstructuur Badhoevedorp

Badhoevedorp is in te delen in een aantal wijken afhankelijk van de ligging en de ruimtelijke opbouw. Ze verschillen op detailniveau van elkaar, niet alleen in stedenbouwkundige opzet, maar ook in groenopzet. Elke wijk heeft zo zijn eigen groenkenmerken. Daarnaast is door het dorp heen een aantal opvallende lijnen en zichtassen aanwezig.

De strategische positie van Badhoevedorp als schakel in het geplande Groene Carré van de Haarlemmermeer wordt in het masterplan opgepakt als een belangrijke toekomstige kwaliteit. Het dorp positioneert zich daarmee als een onderdeel van deze toekomstige landschapsstructuur en versterkt zijn imago als landschappelijk hoogwaardige en aantrekkelijke woonplaats. Met de aanleg van de Groene Carré blijft vanuit het dorp het zicht op een groene omgeving gegarandeerd. De Groene AS, de ecologische en recreatieve verbinding tussen Amstelland en Spaarnwoude, kan deel uit maken van deze nieuwe landschapsstructuur.

Het groengebied met de ecologische hoofdzone vormt de zuidelijke afronding van het dorp. Door het in te richten als recreatiegebied verkrijgt Badhoevedorp een hoogwaardige parkzone als beëindiging van het woongebied. De nieuwe huisvesting van de sportvelden wordt ingebed in het groen- en recreatiegebied. Door de omvang van het gebied bestaat de mogelijkheid om hier meerdere (sport)functies te situeren en kan bij de ontwikkeling rekening worden gehouden met uitbreidingswensen van verenigingen. Tevens kan het landschapsplan voor het gebied anticiperen op de wateropgave die voor Badhoevedorp geldt.

Waterstructuur

De waterstructuur in Badhoevedorp is vaak gecombineerd met groen. Er zijn drie belangrijke watergangen in Badhoevedorp aanwezig. In het zuiden langs de Schipholweg ligt de Spaarnwoudertocht, in het noorden de Ringvaart en aan de westzijde de Hoofdvaart. De watergangen vervullen een essentiële rol bij de aan- en afvoer van water in Badhoevedorp. Via de Spaarnwoudertocht wordt het overtollige water afgevoerd naar de Hoofdvaart. Vanaf de Hoofdvaart wordt het water via het gemaal Lijnden uitgeslagen op de Ringvaart. Via hetzelfde systeem kan ook water worden ingelaten in droge perioden.

Het plangebied draineert op de kavelsloot langs de Schipholweg en de kavelsloot rond het bedrijventerrein Schuilhoeve.

2.2 Functionele structuur en bebouwingsstructuur

Het bedrijventerrein Schuilhoeve, aan de rand waarvan dit plangebied is gelegen, is eind jaren '80 ontwikkeld als locatie voor met name aan Schiphol gebonden bedrijvigheid. Het bedrijventerrein kenmerkt zich door kwalitatief hoogwaardige bedrijven en kantoren met een beperkte omvang. Het terrein wordt rechtstreeks op de Schipholweg ontsloten.

Het plangebied ligt op de hoek van een bedrijven- en kantoorlocatie. Het is een gemengd terrein met logistieke dienstverleners, productie- en overslaghallen en kantoren. Ten westen van het terrein liggen sportvelden. De gemeente heeft als ambitie de sportvelden te transformeren tot een woongebied waarbij de sportvelden worden verplaatst naar het ontwikkelingsgebied De Veldpost. Voor de woningbouwontwikkeling wordt momenteel een nieuwe bestemmingsplan opgesteld. Op het naastgelegen perceel rust de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om de bestemming te wijzigen in een hotel. Hieruit valt op te maken dat de gemeente voor dit bedrijventerrein inzet tot een langzame verkleuring van het gebied.



Figuur 8. Schematische opzet bedrijvenpark met ontsluiting, bouwlagen en parkeerterreinen (aan de zuidzijde het geprojecteerde tracé van de verlegde A9)

3 BELEID EN REGELGEVING

3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

De nota Vernieuwde Toeristische Agenda (2003)

Deze nota geeft een verhandeling over de wenselijkheid dat Nederland zijn positie ten aanzien van recreatie en toerisme op peil houdt en versterkt. Daartoe wordt een inventarisatie gemaakt, definities geformuleerd en doelen aangegeven.

Toerisme is een sector met een behoorlijk economisch belang voor de Nederlandse economie. De toeristische bestedingen bedragen jaarlijks een kleine € 28 miljard. Van de circa 27 miljoen geregistreerde overnachtingen vindt circa 80% plaats in hotels. Circa 70% daarvan, ongeveer 15 miljoen overnachtingen, vindt voornamelijk in de stedelijk-culturele omgeving van de Randstad en aan de kust plaats. Juist hier wordt een groeipotentieel onderkend.

Het internationaal reisverkeer laat zich onderscheiden in toeristisch verkeer en reizen waaraan een zakelijk motief ten grondslag ligt. Het toeristisch reisverkeer laat wereldwijd een continue groei zien. De verwachting van de World Tourism Organization is dat het toerisme de komende decennia met circa 4 % per jaar (vanaf 2003) zal blijven groeien. Mitigerend kan hierbij worden opgemerkt dat de verwachte stijging onder meer samenhangt met de economische groei en de vakantieparticipatie. Het zakelijk reisverkeer omvat zowel het individuele zakelijke bezoek als reizen met een georganiseerde zakelijke achtergrond. Het bijwonen van congressen, het bezoek aan internationale vakbeurzen en tentoonstellingen zijn bij dit laatste het reismotief. De inkomsten uit het zakelijk reisverkeer worden geschat op ruim € 2 miljard in 2002. Ook voor deze wereldwijd concurrerende markt wordt een verdere groei verwacht. Nederland heeft in deze concurrentiestrijd in principe goede mogelijkheden: een hoog kennisniveau, een aantrekkelijke stedelijk- culturele omgeving en goede verbindingen. Uitgaande van de beleidsopgave, vergroting van de bestedingen, kan gekozen worden voor volumeontwikkeling of kwaliteitsverbetering.

Conclusie

In het geval van dit plangebied is sprake van een ontwikkeling die bijdraagt aan de concurrentiepositie van Nederland op het gebied van toerisme door het vergroten van de overnachtingsmogelijkheden in de Randstad. Dit gaat gepaard met een algehele kwaliteitsverbetering binnen het plangebied.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2040)

Op 13 maart 2012 heeft het kabinet de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) vastgesteld, deze vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.



Figuur 9. Uitsnede kaart Nationale ruimtelijke hoofdstructuur (Bron: SVIR)

In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de structuurvisie worden belangrijke nadere accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden. Het betekent voor de ruimtelijke ordening in brede zin een decentralisatie van rijkstaken en bevoegdheden en actualisatie van het Nationaal Ruimtelijk Beleid.

Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De drie hoofddoelen voor de middellange termijn (2028) zijn:

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
2. het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas, de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering. Met een Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) zet het Rijk in op versterking van de regio. Hoofdkantoren vormen belangrijke internationale besluitvormings- en ontwikkelingscentra van multinationale ondernemingen. Het is van belang dat Nederland haar positie voor internationaal opererende bedrijven verder uitbouwt. Om positie te behouden als Mainport moet de luchtvaartcapaciteit meegroeien.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten en doelstellingen van de SVIR.

Ladder voor Duurzame Verstedelijking

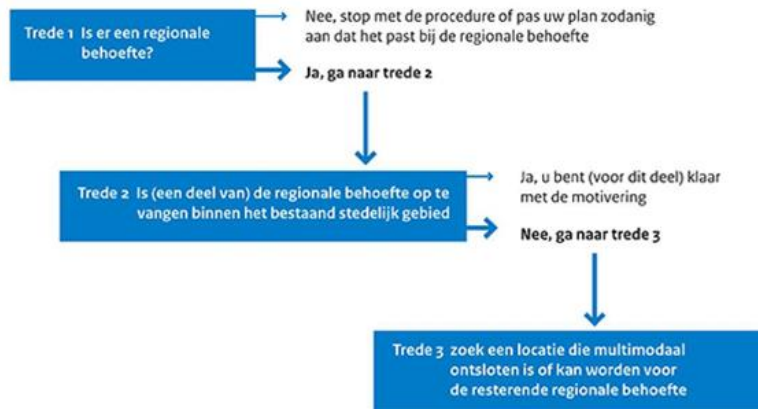
De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is een motiveringsinstrument dat verplicht toegepast moet worden bij plannen die een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maken. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling valt, is in art. 1.1.1 Bro bepaald: "De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Een recente uitspraak van de Raad van State (21 januari 2015, zaaknummer 201310555/1/A1) wijst uit dat bij wijziging van gebruik c.q. een ruimtelijke ontwikkeling in een bestaand pand, zonder dat er een nieuw beslag op de ruimte plaatsvindt, er geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro.

De ontwikkeling van het Corendon Skyline Hotel vraagt enigszins om extra ruimteslag. De functies worden voor het overgrote deel binnen de bestaande muren ontwikkeld. Hoewel sprake is van sloop/nieuwbouw van de laagbouw kan worden gesteld dat het totale ruimtebeslag (in 'verticale zin') zal toenemen. De voorgenomen functiewijziging betreft daarmee een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het kader van zorgvuldigheid wordt een toets aan de (regionale) behoefte gedaan en worden successievelijk de treden conform de figuur op de volgende pagina doorlopen.

De volgende opeenvolgende stappen ('de treden van de ladder') zijn:

- Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale schaal.
- Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.

- Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.



Figuur 10. Schematische weergave van de ladder van duurzame verstedelijking

- Trede 1: Bepalen regionale vraag naar ruimte

Het plangebied is gelegen in de Metropoolregio Amsterdam nabij Schiphol en niet al te ver van Amsterdam. De gebruikers van het initiatief zullen met name toeristen, zakenlieden, werknemers en (door)reizigers van Schiphol zijn. Naar de toekomstige regionale vraag ten aanzien van hotelkamers is in het verleden uitgebreid onderzoek verricht. Meest recent zijn de Actualisatie Regionaal Hotelbeleid MRA en de daarop volgende Uitwerking Regionaal Hotelbeleid MRA opgesteld. Hierin wordt geconstateert dat er nog steeds behoefte is aan nieuwe hotels binnen de MRA, maar wordt de aandacht verlegd naar sturen op kwaliteit: het juiste hotel op de juiste plek. Tevens is vanuit de gemeente de wens geuit om op korte termijn huisvesting voor expats te realiseren. Met name in de nabijheid van de luchthaven Schiphol biedt deze functie goede mogelijkheden om te voorzien in de groeiende behoefte van tijdelijk verblijf in de vorm van shortstay-accommodatie (maximaal 26 weken aaneengesloten verblijf).

Tevens geven verschillende beleidsstukken in de regio van Haarlemmermeer een goed beeld van de regionale behoefte aan hotel(kamers) en bijbehorende voorzieningen. Enkele voorbeelden zijn het Toeristische verblijfsaccommodaties stadsregio Amsterdam en het Toeristisch Actieplan Metropoolregio Amsterdam. De zakelijke markt wordt nog steeds de belangrijkste doelgroep voor de hoteliers (3, 4 en 5 sterren hotels) geacht. De rapportage Toeristische verblijfsaccommodaties Stadsregio Amsterdam stelt dat er circa 2.700 tot 3.200 extra hotelkamers tot 2015 in Haarlemmermeer gerealiseerd kunnen worden.

Beide stukken onderschrijven de uitkomsten van voornoemde rapportage van Horwath/Buck (Actualisatie Regionaal Hotelbeleid Metropoolregio; februari 2013). In dit rapport wordt onderbouwd dat er momenteel sprake is van een evenwichtige markt en dat het toerisme (zakelijk en leisure) zal blijven groeien. Er is hierdoor sprake van een regionale behoefte in plaats van een lokale behoefte. Bovendien wordt geconcludeerd dat de angst voor een overaanbod van hotels in de regio vooralsnog ongegrond is. Er wordt geadviseerd in te zetten op circa 9.400 extra kamers in 2020 (gemeten vanaf januari 2013). Het rapport van Horwath/Buck geeft tevens nog aan dat één van de belangrijkste motieven van bezoekers aan de Metropoolregio Amsterdam ingegeven wordt door zakelijke redenen, inhoudende congressen, seminars, beurzen maar ook individuele klanten bezoeken.

Conclusie

Op basis van bovengenoemde beleid en onderzoeken blijkt dat er grote regionale behoefte is aan een hotel-congrescentrum alsmede aan shortstay-accommodatie (als kwalitatieve afgeleide).

- Trede 2: Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Nu aan de hand van Trede 1 is bepaald dat er een regionale behoefte is aan de beoogde voorziening(en), is trede 2 aan de orde. Hierbij gaat het om de vraag of de beoogde ontwikkeling kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden. Kaart PRV bestaand bebouwd gebied



■ BBG Illustratief *

▨ Transformatiegebied - meervoudig

** De BBG weergave op deze kaart is alleen illustratief. De tekst in de verordening is leidend voor de begrenzing van Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Deze kaartweergave is gebaseerd op artikel 9 uit de PRV en op de vastgestelde gemeentelijke bestemmingsplannen zoals die staan op ruimtelijkeplannen.nl*

Figuur 11. Kaart PRV bestaand bebouwd gebied

Zoals bij trede 1 is aangeduid is er een regionale behoefte voor een structurele groei ten aanzien van het aanbod van nieuwe hotelkamers en shortstay. Daarbij wordt het wenselijk geacht om de reeds bestaande bebouwing te transformeren en hierdoor een nieuwe impuls te geven aan het omringende stedelijke gebied. Hierdoor is er sprake van zorgvuldig en efficiënt ruimtegebruik. Problemen zoals leegstand en veroudering worden op deze wijze opgelost.

Door de omlegging van de A9 zal het plangebied een prominentere (beeldbepalende) positie innemen. Voor de gemeente ligt er met de ontwikkeling van dit initiatief eveneens een kans op ontwikkeling van de sector en werkgelegenheid en een aanwinst op het gebied van het aanbieden van voorzieningen. Het initiatief sluit aan bij de wensen en eisen van de (eind)gebruikers, zoals ook uit trede 1 blijkt. Bovendien is er een grote regionale behoefte aanwezig waarin dit initiatief voorziet. Daarnaast blijkt uit de toelichting dat het initiatief niet in strijd is met de wet- en regelgeving dan wel (hogere) beleidskaders. Ten aanzien van de financiële uitvoerbaarheid wordt tussen de gemeente en de eigenaar een overeenkomst gesloten. Nu er geen sprake is van een nieuwe ruimteaanvraag, maar een transformatie van bestaande bouwwerken, waarbij de bebouwde footprint niet wijzigt, is er geen sprake van een lijst met alternatieve locaties.

Conclusie

Nu de vraag volledig zal worden opgevangen met dit initiatief binnen stedelijk gebied, waarbij (grotendeels) leegstaande bebouwing wordt getransformeerd en er beperkt sprake is van nieuwe ruimtevraag (in verticale zin c.q. de bouwhoogte van de nieuwe laagbouw), maakt dit vraag en aanbod sluitend. Derhalve komt trede 3 niet meer aan de orde en is voorliggend initiatief in overeenstemming met de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) & Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

Het wettelijke kader bestaat uit Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). In de Wro is het medebewind van provincie ten behoeve van het uitvoeren van het rijksbelang geregeld. Ook is de wettelijke grondslag versterkt voor rijk en provincies om in specifieke omstandigheden ontheffing te verlenen van de geldende regels.

In de SVIR zijn kaderstellende uitspraken gedaan over een beperkt aantal belangen van nationale en internationale betekenis die juridisch worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), in werking getreden op 30 december 2011 (zie Stb. 2011, nr. 391) en per 1 oktober 2012 (zie Stb. 2012, nr. 388) aangevuld en in werking getreden.

Daarbij gaat het primair om de volgende belangen: project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. In de 1e aanvulling zijn de onderwerpen uitgebreid. Daarbij gaat het om de volgende belangen: rijksvaarwegen, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte), veiligheid rond rijksvaarwegen, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, verstedelijking in het IJsselmeer en de toekomstige rivierverruiming van de maastakken. In de 2de aanvulling (zie KB 2012, nr. 434) zijn de volgende aspecten toegevoegd: de afwijkende regels Friese Waddeneilanden en beperkingen rond militaire radarstations.

De aanvulling van het Barro gaat vergezeld van een wijziging van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) vastgesteld op 16 december 2011 (zie Stb. 2011, nr. 666) d.d. 31 augustus 2012 (zie Stb. 2012, nr. 18324). De wijziging van de Rarro voorziet in de (ministeriële) regeling van de toegevoegde nationale belangen die nog nader geregeld dienden te worden (hoofdwegen en landelijke spoorwegen, de Ecologische hoofdstructuur en voor de regeling met betrekking tot radars). Daarnaast bevat deze regeling nog enkele wijzigingen van niet inhoudelijke aard naar aanleiding van enkele nieuwe ontwikkelingen en worden enkele onjuistheden hersteld. De Rarro bevat tevens een uitwerking van het al eerder in het Barro gepubliceerde ruimtelijke regime rond radars voor militaire luchtvaart.

De bepalingen inzake provinciaal medebewind en ontheffingen zijn pas in werking getreden op het moment dat de wet tot wijziging van de Wet ruimtelijke ordening en enige andere wetten (voorzien in een wettelijke grondslag voor provinciaal medebewind en voor de mogelijkheid tot afwijking van algemene regels) ook wel aangeduid als de Spoedwet Wro in werking was getreden. Nu deze wet van 21 juni 2012 (zie Stb. 2012, 306) met ingang van 1 oktober 2012 in werking is getreden (zie Stb. 2012, 391), biedt de Wet ruimtelijke ordening uitdrukkelijk de grondslag voor het stellen van regels waarbij provincies in medebewind worden geroepen en voor het verlenen van ontheffing van de regels in het Barro en Rarro.

Tussen het terrein van het hotel en de A4, nabij het plangebied, ligt een gebied dat is aangeduid als ecologische verbindingzone (onderdeel van de ecologische hoofdstructuur). Hiervoor geldt dat deze geen directe werking heeft, maar via de provinciale verordening zal worden geregeld.

Conclusie

Dit bestemmingsplan ondervindt geen belemmering uit hoofde van het Barro/de Rarro.

Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH)

Het rijk heeft in de SVIR aangegeven om voor de Metropoolregio Amsterdam een deelstructuurvisie op te stellen. Dit gebeurt om de Mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen te versterken. In deze 'Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer' (SMASH) wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod.

Sinds begin 2012 wordt onder leiding van het ministerie van I en M gewerkt aan de visie. Uitgangspunt daarbij is dat de airportcorridor de economische ruggengraat van de metropoolregio Amsterdam moet worden. SMASH draagt met een heldere visie, juridisch kader en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op het 'managen van de nabijheid van de luchthaven in de stedelijke omgeving'.

Conclusie

Dit bestemmingsplan past binnen de geformuleerde voorwaarden en samenhangende opgaven van SMASH.

Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Parallel aan het opstellen van Rijksstructuurvisie SMASH heeft het Rijk gewerkt aan een actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Dit besluit treedt op 1 juli 2014 (deels) in werking. Het LIB is opgesteld om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te blijven waarborgen. Hiertoe is een deel van het beperkingengebied en de regels die hiervoor gelden gewijzigd. Het beperkingengebied is gewijzigd op basis van actualisatie van de onderliggende toetsvlakken.

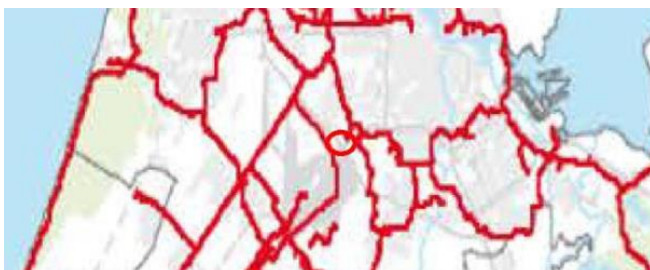
Wijziging van het beperkingengebied en regels vloeien in belangrijke mate voort uit inmiddels gewijzigde, dan wel op handen zijnde internationale regelgeving op het vlak van vliegveiligheid. Met de toetsvlakken kunnen hoogtebeperkingen worden opgelegd bij objecten, bomen en struiken.

Conclusie

De bouwhoogte van het hoogste gebouw zal niet wijzigen. De nieuwe laagbouw zal niet hoger worden dan de in het LIB toegestane 20 meter en blijft aldus binnen de toetszone van 0 tot 20 meter.

Structuurvisie Buisleidingen

De structuurvisie Buisleidingen is op 12 oktober 2012 vastgesteld. De structuurvisie Buisleidingen is een visie van het Rijk waarmee het Rijk voor de komende 20 tot 30 jaar ruimte wil reserveren in Nederland voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij om ondergrondse buisleidingen voor het transport van aardgas, olieproducten en chemicaliën, die provinciegrens en vaak ook landgrensoverschrijdend zijn. In de structuurvisie wordt een hoofdstructuur van verbindingen aangegeven waarlangs ruimte moet worden vrijgehouden.



Figuur 12. Uitsnede van kaart transportleidingen (bron: risicokaart)

Conclusie

Binnen het plangebied liggen geen kabels en/of leidingen voor gevaarlijke stoffen. Voor dit bestemmingsplan heeft de Structuurvisie Buisleidingen geen consequenties.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (laatste wijziging 2 juli 2013) beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met ontwikkelingen omgaat die een grote ruimtelijke impact hebben zoals globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp. Daarnaast geeft de provincie aan welke keuzes gemaakt worden en schetst ze hoe de provincie er in 2040 uit moet komen te zien.

De structuurvisie richt zich op drie hoofdbelangen:

1. Klimaatbestendigheid: de provincie zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving in harmonie met water en gebruik van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: de provincie zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit.
3. Duurzaam ruimtegebruik: de provincie zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn, nu en in de toekomst.

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 is een groot deel van Badhoevedorp aangeduid als bestaand bebouwd gebied. Het bedrijventerrein Schuilhoeve is op de visiekaart aangeduid als bestaand bedrijventerrein.

Uit de kaartbijlagen van de structuurvisie (voor zover van toepassing) blijkt dat de navolgende aandachtspunten aanwezig zijn:

- Voldoende en schoon grond-, drink- en oppervlaktewater met nadere aanduiding 'Structuurvisiegebied Fijnmazige waterberging'

In Hoofdstuk 4 'Klimaatbestendigheid', paragraaf 4.2 'Voldoende en schoon Grond-, drink en Oppervlaktewater' wordt ingegaan op de (aanstaande) klimaatwijziging en de doelstellingen ter zake betreffende waterberging, zoetwateropgaven, strategische waterdoelen en het ruimtelijk waterbelang.

- Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie

In Hoofdstuk 4 'Klimaatbestendigheid', paragraaf 4.3 'Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie' wordt uiteengezet dat door ondertekening van het Energie- en Klimaatakkoord de provincie de energie- en klimaatdoelen van het Rijk onderschrijft en het Rijk ondersteunt bij de realisatie van deze doelen. Deze doelen zijn: 2% energiebesparing per jaar, 30% CO₂-reductie in 2020 en 20% duurzame energie in 2020.

- Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen met nadere aanduiding 'Structuurvisiegebied Droogmakerijenlandschap'.

In Hoofdstuk 5 'Ruimtelijke Kwaliteit', paragraaf 5.1 'Behoud en ontwikkeling Noord-Hollandse cultuurlandschappen' wordt ingegaan op dit landschapstype. De Provincie Noord-Holland omschrijft ruimtelijke kwaliteit aan de hand van kernkwaliteiten van het landschap. Natuurlijke omstandigheden en vooral ook menselijk handelen, hebben in ieder landschap hun eigen sporen nagelaten. Nieuwe ontwikkelingen moeten zich tot deze karakteristieken verhouden. Elk landschapstype heeft zijn eigen specifieke kernkwaliteiten die gebieden een eigen karakter en identiteit geven. De voornaamste kernkwaliteiten zijn: archeologie en tijdsdiepte (tezamen 'ondergrond'), aardkundige waarden, historische structuurlijnen, cultuurhistorische objecten en openheid, duisternis en stilte (tezamen landschaps-DNA) en dorps-DNA.

- Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden met andere aanduiding 'Structuurvisiegebied Ecologische verbindingzone'

In Hoofdstuk 5 'Ruimtelijke kwaliteit', paragraaf 5.2 'Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden' wordt ingegaan op de soorten- en gebiedsrijkdom van Noord-Holland. Twee aspecten worden belicht, namelijk de ecologische hoofdstructuur (NNN) en weidevogelleefgebieden. De beoogde ecologische verbindingzone loopt langs de Schipholweg en de A4. De naastgelegen waterberging en het bijbehorende groen is van wezenlijk belang voor de beoogde ecologische verbindingzone tussen het terrein van het hotel en de A4.



Figuur 13. Uitsnede visiekaart met aanduiding ecologische verbindingzone

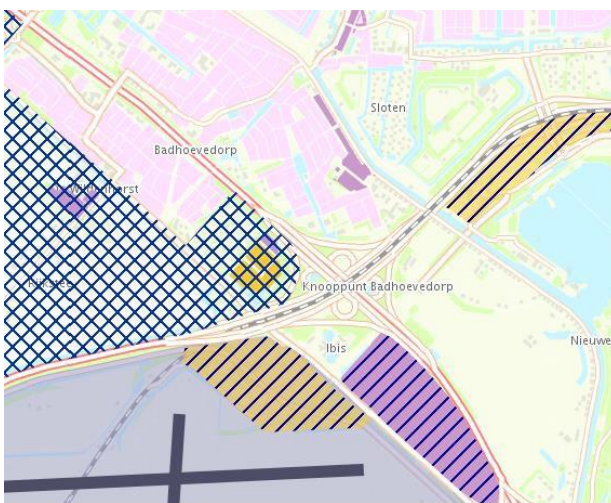
- Groen om de stad, recreatieve en toeristische voorzieningen
In Hoofdstuk 5 'Ruimtelijke kwaliteit', paragraaf 5.3 'Behoud en ontwikkeling van groen om de stad' wordt ingegaan op Nationale landschappen, Metropolitane landschappen, recreatie om de stad en bufferzones.

In Hoofdstuk 6 'Duurzaam ruimtegebruik', paragraaf 6.6.2 'Ruimte voor toeristische en recreatieve voorzieningen' wordt aangegeven dat de provincie het gevraagde ruimtegebruik tot 2015 in kaart heeft gebracht. Voor hotels is het volgende opgenomen:

'Om in de toenemende vraag naar hotelovernachtingen te kunnen voorzien in de metropoolregio zijn buiten Amsterdam nog 6000 hotelkamers extra nodig. De provincie gaat er vanuit dat dit in principe binnenstedelijk kan worden opgelost en heeft hierover in de Metropoolregio Amsterdam afspraken gemaakt.'

- Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten met nadere aanduiding 'Structuurvisiegebied Transformatiegebied – meervoudig'.

In Hoofdstuk 6 'Duurzaam ruimtegebruik', paragraaf 6.2 'Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten' wordt uiteengezet dat de provincie wenst dat gemeenten ruimte maken voor nieuwe ontwikkelingen door eerst de mogelijkheden om bestaande werklocaties te intensiveren en herstructureren te benutten.



Figuur 14. Uitsnede Visiekaart met aanduiding Transformatiegebied-meervoudig

- Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken

Met nadere aanduiding 'Structuurvisiegebied Regionaal HOV - nieuw of ingrijpende reconstructie (indicatief)'

In Hoofdstuk 6 'Duurzaam ruimtegebruik', paragraaf 6.3 'Behoud en ontwikkeling van verkeer- en vervoersnetwerken' wordt uiteengezet dat de provincie een vernieuwd provinciaal locatiebeleid opstelt, om bereikbaarheid als sturende factor een rol te laten spelen bij de plaatsing van toekomstige ontwikkelingen. De samenhang tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer is voorwaarde voor een duurzame bereikbaarheid. De provincie Noord-Holland streeft naar een duurzaam evenwicht tussen verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen, natuur en landschap, gezondheid en veiligheid. Op provinciaal of regionaal niveau betekent dit dat nieuwe ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en werkgelegenheid worden gekoppeld aan de (tijdige) aanwezigheid van openbaar vervoer en dat de provincie streeft naar verdichting in stedelijke gebieden. Op lagere schaal werkt de provincie aan een goede ruimtelijke inpassing van infrastructuur in haar omgeving.

Conclusie

Dit plan ondervindt geen belemmeringen ten aanzien van doelstellingen, geformuleerde aandachtspunten en/of kernkwaliteiten van de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) is door de Provinciale Staten op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 4 juni 2013 de ontwerpwijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld, waarna deze in september 2015 opnieuw is geactualiseerd. Deze verordening is gebaseerd op artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening en stelt regels betreffende de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het stedelijke gebied van Noord-Holland welke provinciale belangen raken. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld. In de verordening is dit plangebied aangewezen als bestaand bebouwd gebied (BBG).

Conclusie

De PRVS geeft aan dat dit plangebied binnen het Bestaand Bebouwd Gebied is gesitueerd.

Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka

Door de Metropoolregio Amsterdam (een samenwerking tussen de gemeenten, stadsregio en provincies in de noordvleugel van de Randstad) is onderkend dat voor het werken naar de toekomstige metropolitane strategie (strategie om de (noordelijke) Randstad op termijn concurrerend te maken met grootstedelijke gebieden als Parijs en Londen) Schiphol en de regio elkaar nodig hebben. Op regionaal niveau vindt afstemming plaats over het kantoren- en bedrijvenaandbod.

Ongeveer de helft van het kantoraanbod is incurant. Daarom moeten deze kantoren aan de voorraad worden onttrokken, bijvoorbeeld via sloopnieuwbouw of omzetting naar andere functies (wonen, hotels). Het gaat om kantoren die ofwel op 'verkeerde' locaties liggen of zo verouderd zijn dat ze niet meer aansluiten op de hedendaagse vraag. Haarlemmermeer werkt aan dit vraagstuk vanuit het Platform Bedrijven en Kantoren Metropoolregio Amsterdam (Plabeka). Deze organisatie neemt maatregelen om overschotten aan kantoorruimte te herbestemmen en mismatches tegen te gaan. Criteria hierbij zijn niet bouwen voor leegstand, voorkomen van verloedering en zorgvuldig ruimtegebruik. Daarnaast worden de publieke investeringen heroverwogen en de opbrengsten uit grondexploitatie realistischer geboekt. Dit moet leiden tot een transparantere markt en gezondere marktverhoudingen. Ook helpt de kantorenloods bij het transformeren van leegstaande kantoren.

Om de knelpunten op te lossen, monitoren de gezamenlijke gemeenten het bereiken van de volgende doelstellingen:

- Het in evenwicht brengen van vraag en aanbod door het schrappen van 1,8 miljoen m² (bruto vloeroppervlak) plancapaciteit kantoren. Dit betreft 40% van het vigerende planaanbod; Transformatie tot 2020 van 1,5 miljoen m² kantoorruimte bestaande uit 1,1 miljoen m² die nu

- structureel leegstaat en incourant is en 400.000 m² aan panden die nog verlaten zullen worden door gebruikers die naar nieuwbouw verhuizen;
- Herontwikkeling van 1,5 miljoen m² kantoren op bestaande locaties in de periode tot 2020 door middel van sloop/nieuwbouw of hoogwaardige renovatie.

Conclusie

De beoogde transformatie van de bestaande kantoorfunctie naar horeca-, logies- en bijeenkomstfuncties past geheel in de doelstellingen van de Plabeka. Met het plan zal een aanzienlijk oppervlak aan kantoorruimte (ca. 20.000 m²) worden getransformeerd.

Provinciaal verkeers- en vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen men in de periode 2007-2013 wil gaan uitvoeren en wat van andere partijen verwacht wordt. Uitgangspunt is dat mobiliteit mag. Mensen en bedrijven moeten ruimte krijgen om te kiezen hoe zij zich verplaatsen. De overheid heeft als taak de keuze van de individuele gebruiker zo goed mogelijk te faciliteren, met oog voor collectieve belangen zoals veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Het provinciaal verkeers- en vervoersplan geeft aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water. Voor Badhoevedorp is een Verkeersstructuurplan Badhoevedorp opgesteld en geactualiseerd. Hierin zijn de uitgangspunten uit het provinciale verkeers- en vervoersplan vertaald naar de situatie voor Badhoevedorp, zie paragraaf 3.3.4.

Conclusie

Het plangebied is zowel voor (eigen) gemotoriseerd vervoer als voor openbaar vervoer uitstekend bereikbaar.

Global Business Gateway; Economische Agenda Metropoolregio Amsterdam 2010-2014

Deze economische agenda is opgesteld door het Coördinatie Bureau PRES. PRES staat voor het Platform Regionaal Economische Structuur Metropoolregio Amsterdam. Het is een informeel overleg van de portefeuillehouders EZ van de gemeenten Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer, Hilversum, Zaanstad, Stadsregio Amsterdam, de provincies Flevoland en Noord-Holland en de voorzitter van de Kamer van Koophandel Amsterdam.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) heeft de ambitie om tot de selecte groep van Europese Global Business Gateways te behoren en aldus de economische motorfunctie voor Nederland te blijven vervullen. Via een gezamenlijke economische agenda moet het mogelijk worden om in de top mee te blijven draaien. De Metropoolregio Amsterdam staat op basis van internationale overnachtingen op de 8e plaats in Europa. De regio biedt een scala aan attracties en culturele bezienswaardigheden. Uit onderzoek blijkt een tekort aan verblijfsaccommodaties en de ambitie is om tot 2015 in de Metropoolregio 15.000 extra hotelkamers te realiseren in en ook buiten Amsterdam. Daarnaast is er marktruimte voor andere vormen van verblijfsaccommodatie.

Ook in de handel en logistiek speelt de regio een belangrijke rol. Nederland geldt voor veel internationale verladers als de 'Gateway to Europe' met een fijnmazig internationaal netwerk van spoor-, wegen- en waternet. De internationale handel en logistiek zijn met name geconcentreerd op en rondom Schiphol en de haven van Amsterdam.

Conclusie

De transformatie zorgt voor een belangrijke bijdrage ten aanzien van de doelstellingen van de economische agenda van de metropoolregio.

Economische Agenda provincie Noord-Holland 2012-2015

In de provinciale Economische Agenda staan de hoofdlijnen van wat de provincie gaat doen om de internationale concurrentiepositie van deze provincie te verbeteren. Daarbij kiest ze voor het

versterken van de sterke en kansrijke sectoren in de eigen economie, zoals de agribusiness in het noorden en de financiële en zakelijke dienstverlening en logistiek in het zuiden, en legt ze de focus op vier thema's: Kenniseconomie & Innovatie, Werklocaties, Arbeidsmarkt & Onderwijs en Toerisme & Watersport.

Een basisvoorwaarde voor een goede concurrentiepositie is de beschikking over voldoende en kwalitatief goede vestigingsmogelijkheden voor bestaande en nieuwe bedrijven. In een periode waarin overaanbod aan bedrijventerreinen en kantoorlocaties dreigt staan het efficiënt benutten van de bestaande terreinen en de zorgvuldige planning van nieuwe terreinen centraal. Bij het efficiënt benutten van bestaande terreinen middels herstructurering spelen duurzaamheid en zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijke rol. Voorwaarden voor de zorgvuldige planning, zoals regionale afstemming, zijn gesteld in de provinciale structuurvisie. De provincie kiest voor het voortzetten van de ondersteuning van de mainports (Schiphol, Noordzeekanaalgebied en Greenports) en een ruimtelijke regierol ten aanzien van werklocaties.

Een aantrekkelijk toeristisch aanbod levert een positieve bijdrage aan de internationale concurrentiepositie van een regio en vormt een belangrijke quality of life factor voor het aantrekken van de kenniseconomie. Toerisme is een belangrijke economische sector en levert een wezenlijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van zowel de kust, het platteland als het stedelijk gebied. Noord-Holland investeert in haar toeristisch product en ruimtelijke kwaliteit om te kunnen profiteren van de wereldwijde groei van het toerisme. Doel is om onze toppositie binnen Nederland op het gebied van overnachtingen, dagbezoek en watersport te behouden en dat ook uit te dragen. Haar inzet is gericht op bevordering van samenhang binnen het toeristisch product en het stimuleren van kwaliteit en diversiteit in het aanbod.

Conclusie

De transformatie zorgt voor een belangrijke bijdrage ten aanzien van de doelstellingen van de economische agenda van de provincie.

Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030 (REVS)

In februari 2009 heeft de provincie Noord-Holland, Gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer in samenwerking met Schiphol Group en S.A.D.C. de gewenste ontwikkelingen voor de Schipholregio vastgelegd. De regio Amsterdam heeft een relatief sterke positie in logistiek & distributie, ICT, en de sector toerisme & leisure (o.a. hotels en congreswezen). Schiphol fungeert daarbij als economische 'motor' in de regio. De sectoren hebben echter minder groeipotentieel. Er moet naar mogelijkheden worden gezocht tot innovatie en vergroting van de toegevoegde waarde van de clusters. De verdere ontwikkeling van de Schipholregio biedt ook grote kansen voor verbetering door vervlechting. Hierbij gaat het om de ruimtelijke en maatschappelijke inbedding van de luchthaven Schiphol en de economische complex in de omgeving (zoals wonen, werken en voorzieningen). De omlegging van de A9 bij Badhoevedorp biedt hiervoor een unieke kans.

Conclusie

De transformatie sluit goed aan bij de ruimtelijk economische visie van de Schipholregio.

Toeristisch Actieplan Metropoolregio Amsterdam

Een aantal gemeenten, waaronder de gemeente Haarlemmermeer hebben dit plan in 2008 opgesteld, gericht op het aantrekken van meer buitenlandse toeristen naar de metropoolregio. Voor deze doelstelling is de uitbreiding van het aantal hotelkamers over de gehele Metropoolregio van essentieel belang. Bovendien kunnen toeristische producten en voorzieningen ook een functie hebben voor de eigen bewoners. Een andere doelstelling van het actieplan is dat in 2015 het aantal internationale congressen en zakelijke bijeenkomsten in de Metropoolregio Amsterdam structureel met ten minste 20% gestegen zijn t.o.v. 2005.

Conclusie

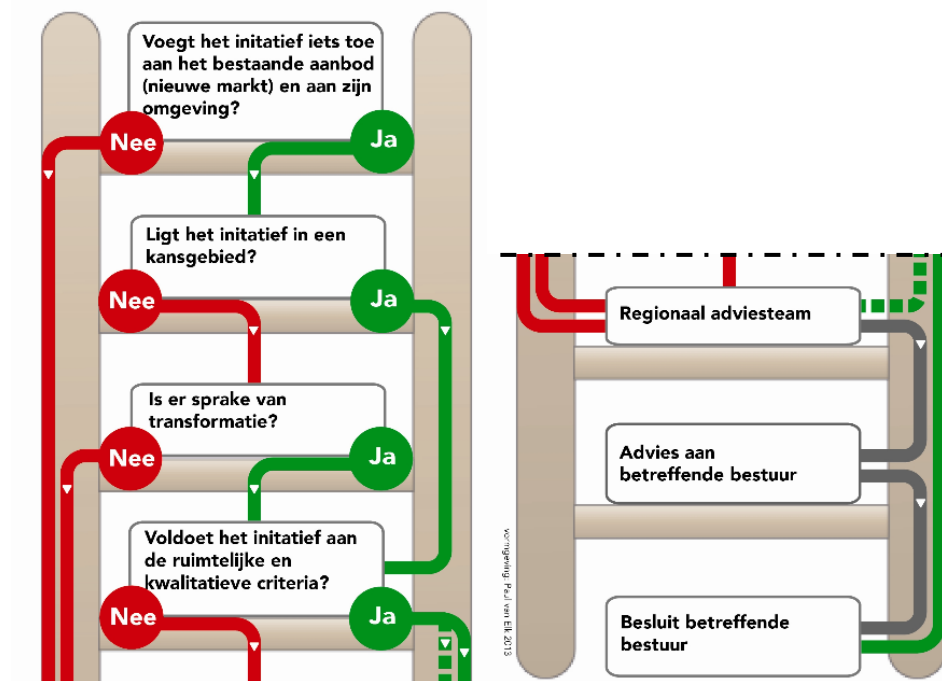
De transformatie sluit geheel aan bij de doelstellingen van het actieplan.

Regionale Hotelstrategie 2016- 2022

Het plangebied is gelegen in de Metropoolregio Amsterdam nabij Schiphol en niet al te ver van Amsterdam. De gebruikers van het initiatief zullen met name toeristen, zakenlieden, werknemers en (door)reizigers van Schiphol zijn. Naar de toekomstige regionale vraag ten aanzien van hotelkamers is in het verleden uitgebreid onderzoek verricht. Verschillende beleidsstukken in de regio van Haarlemmermeer geven een goed beeld van de regionale behoefte aan hotel(kamers) en bijbehorende voorzieningen. Enkele voorbeelden zijn het Toeristische verblijfsaccommodaties stadsregio Amsterdam en het Toeristisch Actieplan Metropoolregio Amsterdam. De zakelijke markt wordt nog steeds de belangrijkste doelgroep voor de hoteliers (3, 4 en 5 sterren hotels) geacht. De rapportage Toeristische verblijfsaccommodaties Stadsregio Amsterdam stelt dat er circa 2.700 tot 3.200 extra hotelkamers tot 2015 in Haarlemmermeer gerealiseerd kunnen worden.

Op 27 november 2013 is de nota 'Regionale Hotelstrategie 2016 – 2022' vastgesteld. Deze nota komt voort uit de sterke toename van hotels in de afgelopen jaren, de zorg die daarover is geuit door bestaande hoteliers en het willen voorkomen van een eventueel overaanbod van hotels. Het doel is om het economisch, toeristisch en ruimtelijk beleid met betrekking tot hotels regiobreed te verbinden. Uit analyse van de hotelmarkt blijkt dat de groei van de hotelmarkt in de regio de komende jaren doorzet, met name in de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. In deze gemeenten is momenteel al veel planologische ruimte om de berekende marktruimte tot 2020 te kunnen faciliteren. Het stimuleren van extra hotelkamers zal daarom worden losgelaten, in plaats daarvan wordt (regionaal) ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardedoelvoeging. Daarbij geldt het credo 'het juiste hotel op de juiste plek', zodat een discrepantie tussen vraag en aanbod wordt voorkomen. Voor toetsing wordt gebruikt gemaakt van een hotelladder en kanskaart.

De hotelladder (naar het voorbeeld van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking; zie hiervoor) is bedoeld als instrument om hotelinitiatieven te toetsen. Het kan door marktpartijen gebruikt worden voor het opstellen van hun eigen plannen en door de gemeente als instrument om deze initiatieven zowel ruimtelijk als kwalitatief te toetsen.



Figuur 15. Hotelladder

Conclusie

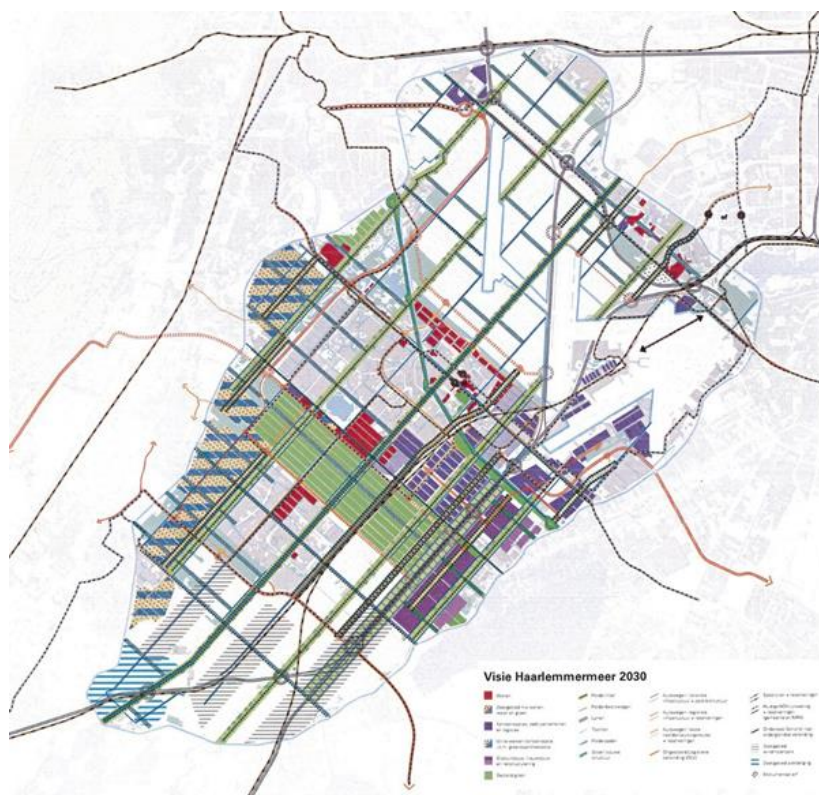
Er is in dit plan sprake van een transformatie van een huidig gebouw en het voldoet aan de gestelde ruimtelijke en kwalitatieve criteria. Geconcludeerd wordt dat de hotelladder positief wordt doorlopen.

Het initiatief voegt in zowel kwantitatieve zin (invulling geven aan de berekende regionale behoefte van hotelkamers) als in kwalitatieve zin (ontwikkeling van zowel hotelkamers als shortstay-accommodatie) iets wezenlijks toe aan het bestaande aanbod. Ook de locatie – in de nabijheid van Schiphol – kan worden gezien als een duidelijke plus c.q. als gelegen in een kansgebied. Er is sprake van transformatie van een bestaand kantoorpand en het plan voldoet verder aan ruimtelijke en kwalitatieve criteria die worden gesteld aan de herontwikkeling (zie hiervoor de beleidsparagrafen in deze toelichting).

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Haarlemmermeer

De gemeenteraad heeft op 18 oktober 2012 de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 vastgesteld. Door middel van deze visie wil de gemeente "de samenhang laten zien van plannen en gewenste toekomstige ontwikkelingen". Het is een belangrijk ruimtelijk instrument waarin de inrichting van de ruimte beschreven wordt en dat de basis vormt voor alle bestemmingsplannen. Er staat bijvoorbeeld in hoofdlijnen in waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd mag worden.



Figuur 16. Visiekaart (Bron: gemeente Haarlemmermeer)

De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- Sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- Duurzaam en klimaatbestendig;
- Fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- Blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

De structuurvisie beschrijft de grondslagen en ontwerpprincipes die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ontwikkeling van Haarlemmermeer. Deze zijn samengevat in zes kernpunten:

1. Duurzaam en klimaatbestendig watersysteem;
2. Energie als speerpunt;
3. Netwerk (keten)mobilititeit: de knopen benut;
4. Synergie met Schiphol;
5. Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties;

6. Cultuurhistorie en diversiteit als drager.

Conclusie

De transformatie sluit aan bij de doelstellingen van de Structuurvisie Haarlemmermeer.

Deltaplan Bereikbaarheid

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid is opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid (2012) 'Vrijheid van bewegen'. De doelen die de gemeente met het plan voor ogen heeft zijn:

- goede lokale en regionale bereikbaarheid;
- optimale doorstroming;
- verbeteren van de verkeersstructuur;
- goede ontsluiting van de kernen;
- verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Naast het feit dat het een kaderstellend beleidsdocument is omvat het tevens een jaarlijks geactualiseerd concreet uitvoeringsprogramma. De Schipholweg (provinciale weg, hoofdweg op regionaal niveau, aangeduid met N232) vormt als regionale verbindingsweg de zuidelijke rand van Badhoevedorp. Deze weg zal, samen met de A9, (gedeeltelijk) worden omgelegd waardoor het sluipverkeerprobleem op de ringdijk verder kan worden teruggedrongen. Door voornoemde omleggingen zal de verkeersinfrastructuur in Badhoevedorp ingrijpend wijzigen, waardoor met name het voornoemde probleem beter geadresseerd kan worden.

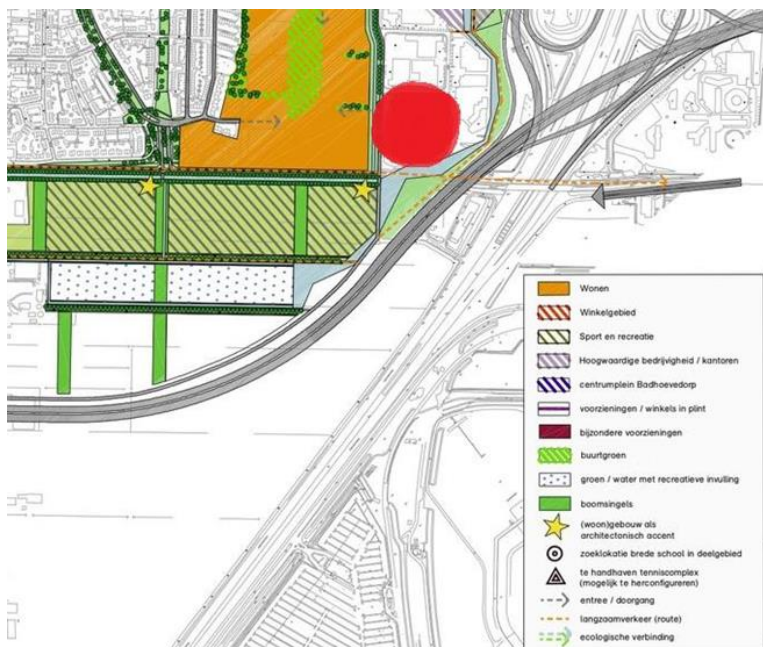
Op middellange termijn (na 2015 - na 2020) wordt de 'afwaardering' van de Schipholweg beoogd. Vooruitlopend op de omlegging worden sportfaciliteiten uitgeplaatst bezuiden de Schipholweg. De regionale functie van de weg kan pas worden opgeheven wanneer ook de Schipholweg wordt omgelegd. Wanneer er voldoende ruimtelijke ontwikkelingen (medio 2020 tot 2025) zijn is de omlegging van de Schipholweg aan de orde. In de tussenliggende periode blijft de regionale verbindingsfunctie bestaan. Vanwege de toegenomen relaties tussen dorp en ontwikkeling van sport en recreatie aan de zuidkant van de Schipholweg zullen er meer oversteekmogelijkheden komen. Afwaardering van de weg naar 50 km per uur is daarmee aan de orde. Dit kan plaatsvinden tegelijkertijd met uitplaatsing van de sportvoorzieningen en vooruitlopend op de omlegging van de A9.

Conclusie

Het plangebied wordt ontsloten via de Schipholweg, dit zal in de toekomst niet anders zijn. De transformatie sluit aan bij de doelstellingen van het Deltaplan Bereikbaarheid.

Masterplan Badhoevedorp

Op 12 juni 2008 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer, nadat overeenstemming was bereikt over de omlegging van de A9 te Badhoevedorp, het Masterplan Badhoevedorp vastgesteld. Het Masterplan kan gezien worden als de opvolger van het Structuurplan Badhoevedorp 1999 en geldt als ontwikkelingskader voor Badhoevedorp. Het Masterplan onderscheidt 5 deelgebieden, namelijk: Lijndenhof, Quatrebras, Centrum, De Veldpost en Schuilhoeve. Hierbij wordt het bedrijventerrein Schuilhoeve uitgebreid (Schuilhoeve Oost) en het bestaande sportcomplex de Schuilhoeve zal plaats maken voor woningbouw. Daarnaast wordt een groen-blauwe verbinding langs de nieuwe A9 aangelegd.



Figuur 17. Uitsnede verbeelding Masterplan (Bron: gemeente Haarlemmermeer)

Conclusie

Het plan past binnen de kader van het Masterplan Badhoevedorp en levert geen belemmering op voor de nieuw te realiseren groen-blauwe verbinding langs de A9.

Verkeersstructuurplan Badhoevedorp

Op 12 juni 2008 is het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (VSP) door de gemeenteraad vastgesteld. Dit plan geeft de gewenste verkeersstructuur in samenhang met de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Badhoevedorp weer, wanneer de A9 vanaf circa 2018 uit het dorp is verdwenen.

Het verkeersstructuurplan bevat:

- een analyse van de huidige situatie, vastlegging van knelpunten en verbeterpunten;
- een beoordeling van de situatie na omlegging van de A9;
- een verkeersstructuurplan voor een situatie na 2020 ten behoeve van autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer;
- een advies voor het aanpakken van de knelpunten op korte termijn (<2010) die passen binnen het eindbeeld.

Inmiddels is het verkeersstructuurplan op enkele punten geactualiseerd (zie de notitie Aanpassing 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp). Hierin is ondermeer de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (HOV A9) opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt de toekomstige verkeersstructuur uitvoeriger beschreven.

Conclusie

Ten aanzien van het plangebied is met name de beoogde (na omlegging A9) afwaardering van de Schipholweg van belang. In de Schipholweg komt ter hoogte van de aansluiting van de A9 een busafrit vanaf de A9 en een onderdoorgang in de weg, die op termijn slechts voor (H)OV en fiets toegankelijk is.

Groenstructuurplan Badhoevedorp

Voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp is een groenstructuurplan opgesteld. Hierin is de bestaande en nieuwe groenstructuur beschreven. De basis van het groenstructuurplan wordt gevormd door het groene raamwerk uit het masterplan. Het groenstructuurplan is een verdere uitwerking hiervan.

Het plan geeft een visie op de groenstructuur in Badhoevedorp voor de komende 20 jaar, op het niveau van hoofdgroenstructuur en deelgebied niveau. De groenkwaliteit en -kwantiteit wordt beschreven evenals het beheer en onderhoud van het groen. Een van de kernkwaliteiten van Badhoevedorp is de groene uitstraling. Ter plaatse van de projectlocatie aan de Schipholweg is sprake

van enkele ecologische verbindingzones, die aansluiten op het grotere ecologische natuurnetwerk conform de Provinciale Structuurvisie.



Figuur 18. Uitsnede gewenste groenstructuur, Groenstructuurplan (Bron: gemeente Haarlemmermeer)

Conclusie

Ten aanzien van dit plangebied ziet voornoemde ambitie met name op de aan de Schipholweg en in/tegen het talud van de nieuwe Rijksweg A9 aan te leggen ecologische verbindingzone. In het bestemmingsplan is de ecologische verbindingzone als functieaanduiding opgenomen. De voorziene planontwikkeling past binnen de kaders van het groenstructuurplan.

Waterstructuurplan Badhoevedorp

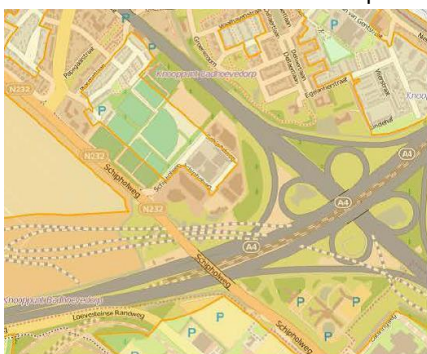
Voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp is - in samenspraak met de ontwikkelaars en met het Hoogheemraadschap van Rijnland - een waterstructuurplan opgesteld (Waterstructuurplan Badhoevedorp, Witteveen en Bos, 2013). Hierin is de bestaande en nieuwe waterstructuur beschreven. Bij het opstellen van het waterstructuurplan zijn de volgende ambities nagestreefd: het creëren van voldoende waterberging; verbeteren van de doorspoeling; verbeteren van de waterkwaliteit (voor zover mogelijk); logische en robuuste indeling van peilvakken. Daarnaast heeft water ook waarde doordat de beleving van gebieden vergroot kan worden.

Conclusie

Het plangebied bevat geen grote water(structuren), de aanwezige verharding neemt niet toe en de waterhuishouding zal zich niet wijzigen.

Welstandsnota

Door de gemeenteraad is in mei 2013 de Welstandsnota 2013 vastgesteld. Zoals ook in de vorige welstandsnota is omschreven, is nog steeds het uitgangspunt bij het welstandsbeleid dat welstandstoezicht alleen moet plaatsvinden daar waar het belangrijk wordt gevonden. Er zijn plekken waar een beoordeling minder belangrijk is en de ruimtelijke dynamiek meer haar gang kan en mag gaan. Andere plekken verdienen juist meer sturing of bescherming. De welstandsnota vormt een uitwerking van de Ruimtelijke Atlas voor Haarlemmermeer, op basis hiervan is besloten waar welke vorm van welstandsbeleid van toepassing is.



Figuur 19. Uitsnede welstandskaat (Bron: gemeente Haarlemmermeer)

Op het plangebied is het regulier welstandsregime van toepassing. In dit regime wordt het gebouw in zijn omgeving maar ook als zelfstandig object getoetst. Een regulier welstandsregime neemt de volgende aspecten mee:

- De geleding van het bouwvolume; verschillende bouwhoogten, accenten of openingen.
- De vormgeving van de gevel.
- De keuze van de dakvorm.
- Het gebruik van compositorische middelen.
- Het gebruik van decoratieve middelen.

Conclusie

Het plangebied ligt in het Regulier Welstandsregime, de toetsingscriteria zullen - voor zover aan de orde - worden meegenomen bij de ontwikkeling van het plan.

Beleidsnota commerciële voorzieningen

Winkels en andere commerciële voorzieningen worden beïnvloed door maatschappelijke, culturele en economische ontwikkelingen. Conjuncturele schommelingen en structurele ontwikkelingen op het gebied van voorzieningen zorgen voor ingrijpende veranderingen en leiden landelijk en regionaal tot overcapaciteit en leegstand. Haarlemmermeer vormt hierop nog een gunstige uitzondering. Ondanks de opkomst van internet, de recessie en andere bedreigingen wordt er, met name in kansrijke centra, nog steeds geïnvesteerd in de ontwikkeling en/of verbetering van winkels en andere commerciële voorzieningen in Haarlemmermeer. Om de voorzieningenstructuur en -centra ook in Haarlemmermeer vitaal en toekomstbestendig te houden, moet tijdig worden geanticipeerd op kansen en bedreigingen en moeten keuzen worden gemaakt. Ondernemers en investeerders vragen hiertoe ook om een faciliterende, voorwaardenscheppende rol van de overheid.

In 2014 heeft de raad gevraagd om het beleid met betrekking tot ambulante handel te actualiseren. Ook vraagt de decentralisatie van overheidstaken en het nieuwe provinciale detailhandelsbeleid om actualisering van het gemeentelijke beleid. Het collegeprogramma 'Krachtig Samen Werken' benadrukt het belang van visie en nieuw beleid voor winkelcentra. De toekomstvisie wordt in het college akkoord 'Visie winkelcentra' genoemd. De beleidsnota Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer (2015) is daarvan een uitwerking. De Nota gaat onder meer in op het beleid inzake hotels en bed & breakfast binnen de gemeente Haarlemmermeer. Uitgangspunten voor een nieuwe regionale hotelstrategie zijn vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Platform Regionaal Economische Sturing (BO PRES). De uitwerking van deze uitgangspunten is verwoord in de Regionale hotelstrategie 2016-2022 (zie hiervoor) waarin het huidige beleid van algehele stimulering wordt losgelaten en wordt ingezet op gerichte groei om daarmee 'het juiste hotel op de juiste plek' te krijgen en hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waarde toevoeging.

Conclusie

In het bestemmingsplan wordt aangesloten op de beleidsintenties uit voornoemde nota. De ligging van het hotel nabij Schiphol sluit aan bij het credo 'het juiste hotel op de juiste plek'; dit geldt zowel voor de hotelfunctie als voor de shortstayfunctie. Er is geen sprake van overlast in de omgeving van dit hotel. De ondergeschikte functies (restaurant, bar, lounge, etc.) staan ten dienste aan de hotelfunctie, hierbij is geen sprake van zelfstandige commerciële functies. Tenslotte is sprake van een duurzame transformatie van een (toekomstig grotendeels) leegstaand kantoor.

Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer

In de nota Kantoren en Bedrijvenstrategie Haarlemmermeer (2012) is het vastgestelde beleid voor de komende jaren voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties opgenomen. Het is tevens de lokale uitwerking van de regionale afspraken in het kader van de uitvoeringsstrategie Platform bedrijven en kantoren (Plabeka). Doel is om:

- de positie van Haarlemmermeer als vestigingsplaats voor kantoren en bedrijven te koesteren en versterken;
- meer evenwicht te creëren tussen de vraag en het aanbod van werklocaties;
- leegstand in kantoren aan te pakken;
- bedrijventerreinen te herstructureren.

Voor het bedrijven- en kantorenterrein Schuilhoeve geldt dat deze is aangewezen als balansgebied. Balansgebieden zijn en blijven belangrijke kantorenlocaties maar hebben qua voorraad hun maximum bereikt. De kantorenvoorraad moet op deze locaties niet verder toenemen, aangezien de ruimtebehoefte in de toekomst gering is. De focus op de kwalitatieve ontwikkeling is op deze locaties wel van belang. Sommige van de balansgebieden hebben echter een verouderde kantorenvoorraad. In deze gebieden ligt de prioriteit bij een kwaliteitsverbetering door het aansporen en faciliteren van marktpartijen tot herontwikkeling van de bestaande kantorenvoorraad, door hoogwaardige renovatie of sloop/nieuwbouw. Volumeuitbreiding van de kantoorbestemming bij herontwikkeling is toegestaan, mits dit per saldo niet tot een toename van de totale kantorenvoorraad op de kantoorlocatie leidt en uiteraard juridisch-planologisch mogelijk is.

Deze zogenaamde saldobenadering geldt voor alle balansgebieden en houdt in dat de toegevoegde kantooroppervlakte niet groter mag zijn dan de onttrokken kantooroppervlakte, hierbij hoeft de marktpartij die kantoorruimte toevoegt niet dezelfde te zijn als de marktpartij die kantoorruimte onttrekt. Naast herontwikkeling is ook transformatie van belang in de balansgebieden. Met marktpartijen dient actief ingezet te worden op het onttrekken van de leegstaande, incurante kantorenvoorraad door sloop of transformatie.

Strategie voor balansgebieden:

- geen planaanbod;
- faciliteren en stimuleren van herontwikkeling;
- faciliteren en stimuleren van transformatie en sloop;
- verdichting bij herontwikkeling alleen mogelijk na onttrekking bestaande voorraad of met regeling koppeling oud aan nieuw;
- stimuleren van voorzieningen die de aantrekkelijkheid van het gebied vergroten.

Conclusie

De transformatie is geheel in overeenstemming met dit beleid.

Milieubeleid

Het gemeentelijk milieubeleid is opgenomen in de nota Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030 (2004). De centrale doelstelling van het gemeentelijk milieubeleid is als volgt geformuleerd: "In 2030 hebben we de voorwaarden bereikt voor een duurzame en leefbare groei en ontwikkeling".

In deze gemeentelijke visie concentreren de milieu-inspanningen zich op drie hoofdonderwerpen:

1. Ontwikkeling: maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen die vooral de milieudruk beogen te verminderen (bijvoorbeeld grondstoffen besparing, beperken wateroverlast, gezond bouwen).
2. Beheer: milieu-inspanningen die de leefomgeving beogen te verbeteren (bijvoorbeeld vermindering afval, garanderen veiligheid en luchtkwaliteit).
3. Klimaat: alle activiteiten die ervoor zorgen dat er minder CO₂ de lucht in gaat teneinde het broeikaseffect te verminderen (realiseren van windmolens, energiebesparing, enzovoorts).

Conclusie

De transformatie is in overeenstemming met dit beleid.

Klimaatbeleid

Op 4 september 2008 heeft de gemeenteraad de nota "Kaders klimaatbeleid 2008-2020" vastgesteld. In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd.

Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is 1) een reductie van de CO₂-uitstoot in 2020 van 30% ten opzichte van 1990 en 2) de realisatie van 20% duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/ energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe:

- Beperking van de energievraag.
- Opwekking noodzakelijke energie door gebruikmaking van duurzame energiebronnen, en; indien nodig dient de opwekking van de resterende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

Conclusie

De transformatie zal - voor zover mogelijk - rekening houden met de doelstellingen van het klimaatbeleid.

4 NIEUWE SITUATIE

4.1 Ruimtelijke structuur

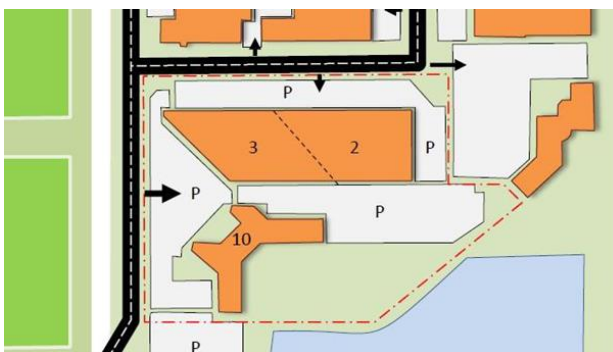
Bestaande situatie

Binnen het plangebied staan twee gebouwen, een laagbouw en een hoogbouw, onderling verbonden door een overdekte passage. De laagbouw is gedeeltelijk 2 en 3 kantoorbouwlagen, de hoogbouw bestaat in totaal uit 10 kantoorbouwlagen. Het terrein is op twee plekken ontsloten op de Schipholweg. Rondom de gebouwen liggen diverse parkeervelden, afgezoomd met groene hagen. Een deel van een parkeerveld ligt buiten het kadastrale eigendom en binnen de vigerende bestemming. Rondom het terrein staat een hekwerk, behoudens waar water een natuurlijke barrière vormt.



Figuur 20. Bestaande bebouwing

De hoogbouw wordt op dit moment door een aantal bedrijven gebruikt als kantoor, onder meer door Sony Benelux. De laagbouw staat structureel (grotendeels) leeg, gegadigden voor de kantoorfunctie zijn in de nabije toekomst niet te verwachten.



Figuur 21. Schematische tekening bestaande situatie, met aanduiding aantal bouwlagen

Ontwikkelingen rondom het plangebied

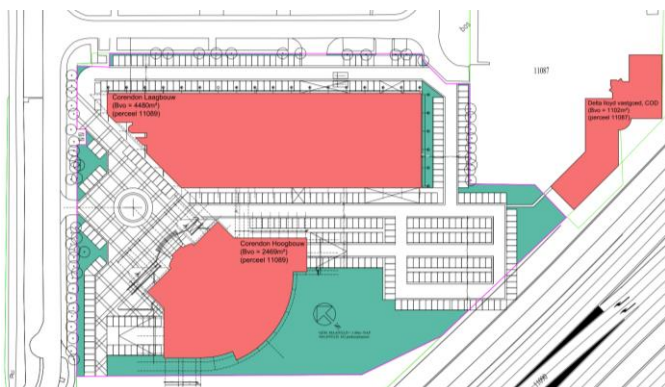
De belangrijkste wijzigingen rond het plangebied zijn de omlegging van de A9, de aanleg van een ecologische verbindingzone tussen het terrein van het hotel en de A4 en de transformatie van het

sportpark de Schuilhoeve naar een woonbuurt. Geen van deze ontwikkelingen staat de transformatie van de bestaande bebouwing binnen het plangebied in de weg.

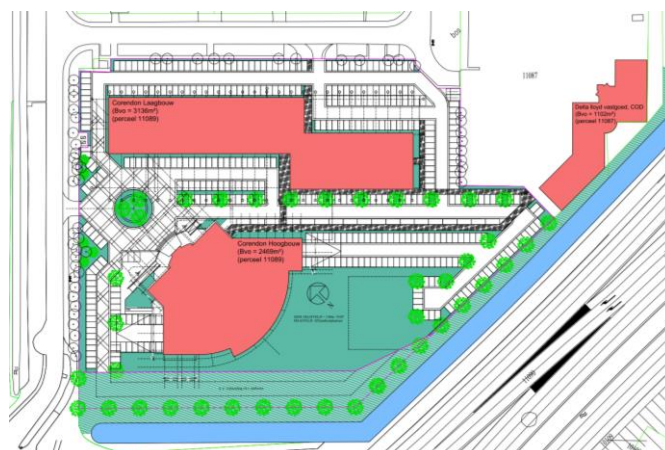
Beoogde situatie

De opzet van de bestaande bouwvolumes (hoog- en laagbouw) blijft voor een deel ongewijzigd. De hoogbouw wordt intern verbouwd, de bestaande laagbouw wordt geamoveerd waarvoor in de plaats een nieuw gebouw komt van 5 appartementslagen ten behoeve van shortstay. Er is sprake van een geringe uitbreiding in de hoogte van het bestaande complex. De terreininrichting rond de bebouwing zal wijzigen teneinde de mogelijkheid voor de parkeerfunctie te optimaliseren. Daarbij zal tevens rekening worden gehouden met de groenstructuur welke het plangebied omringt. De hoogbouw zal voor een klein deel dienst blijven doen als kantoor. Tevens zijn hierin verschillende ondergeschikte horecafuncties (restaurant/bars), een entreegebied (met receptie, hotellobby/-lounge, hotelkiosk en grab&go-breakfast) en vergader-/congresfaciliteiten opgenomen. De nieuwe laagbouw zal gebruikt worden als logiesfunctie, de uitbreiding ten behoeve van hotelkamers. De gebouwen voor de hotelfunctie zullen met elkaar verbonden zijn. Het parkeren zal op het gehele terrein plaatsvinden. Aan de achterzijde van het hotel (hoogbouw) is een zwembad voorzien met semi-permanente overkapping. De beoogde situatie laat de volgende oppervlaktetoedeling/aantallen zien per functie:

Functie	Oppervlak (m2 BVO)	Aantal
Hotelkamers		150 kamers
Logies (short-stay)		250 appartementen
(Zelfstandig) kantoor	1.800	
Congresruimten	1.000	
Restaurant (aanvullende voorziening)	900	
Lounge/bars/entreegebied (aanvullende voorzieningen)	1.250	



Figuur 22.1 Huidige situatie



Figuur 22.2 Inrichtingsschets Corendon

De functie 'short stay'

De laatste jaren is gebleken dat het voor werknemers van internationale bedrijven lastig is om snel aan goede woonruimte te komen binnen de regio Amsterdam. Probleem daarbij is dat de wet- en regelgeving niet goed is toegerust om deze groep te bedienen. Voor onderhavig plan wordt aangesloten op de regels zoals deze in Amsterdam gelden. Hier geldt de regel dat pas vanaf een verblijf van een half jaar sprake is van wonen, bij een kortere periode moet in principe gebruik gemaakt worden van een hotel.

Expats prefereren een meer persoonlijke woning met alle voorzieningen, zodat zij zich meer thuis kunnen voelen. Een oplossing te vinden voor dit zogenaamde kort wonen in de Amsterdamse regio is urgent. In het kader van Amsterdam Topstad biedt het opgestelde short stay beleid (2009) expliciet ruimte aan (vooral buitenlandse) werknemers om in Amsterdam voor korte tijd te wonen.

De beoogde short-stay vleugel van het Corendon Flight Hotel lift mee op deze behoefte en biedt voor met name werknemers die afhankelijk zijn van een snelle verbinding met de luchthaven Schiphol soelaas. Aangetekend dient daarbij te worden dat in respectievelijk 2012 en 2014 er beleidsmatig een rem is gezet op de ongebreidelde groei van het aantal short stay voorzieningen in de Amsterdamse regio. Met name kleinschalige voorzieningen in Amsterdam hebben een hoge vlucht genomen (mede door de komst van AirB&B en soortgelijke verhuurplatforms), met de nodige negatieve gevolgen c.q. overlast voor omwonenden. Omdat in onderhavig geval geen sprake is van een woongebied spelen dergelijke negatieve bijwerkingen geen rol en is eerder sprake van een 'verlengde' verblijfsvoorziening, gelieerd aan een hotel.

Om te voorkomen dat short stay op diverse wijzen wordt uitgelegd is een goede definitie nodig, waarbij de juridische basis helder is. Dit maakt duidelijk wat short stay is en ook vooral wat het niet is. Daarbij is vooral de begrenzing in verblijfsduur van belang: short stay is een vorm van wonen op de grens van enerzijds toeristisch verblijf en anderzijds "gewoon" wonen:

Short stay is het structureel aanbieden van een zelfstandige woning voor tijdelijke bewoning aan één huishouden voor een aaneensluitende periode van tenminste één week en maximaal zes maanden.

Door in nieuwbouw (in onderhavig geval sloop/nieuwbouiw, het omzetten van een pand met een kantoorbestemming) het gebruik als short stay ruimer toe te staan, ontstaat naast het contingent in de bestaande voorraad een extra aanbod aan woningen dat specifiek toegerust is op de wensen van kort in de regio Amsterdam wonende werknemers. Vanwege het tijdelijke karakter van het verblijf en de locatie van het verblijf (naast een hotel c.q. onderdeel uitmakend van het hotel) geeft dit een passende en gewenste uitbreiding van de vestigingsmogelijkheden voor expats binnen de Haarlemmermeer.

Verkeers- en OV structuur

Door de omlegging van de A9 zal deze dichtbij het plangebied komen, hierdoor zal ook de bestaande Schipholweg ingrijpend wijzigen. Bijzondere waarde wordt in de gewijzigde verkeersstructuur toegekend aan de Schipholweg omdat die in de toekomst de functie krijgt van een centrale ontsluitingsweg aan de zuidkant van het dorp. De status van de Schipholweg zal worden afgewaardeerd van provinciale weg (80 km/h) naar dorpsontsluitingsweg (50km/h).



Figuur 23. OV structuur Schipholweg (indicatief) (Bron: gemeente Haarlemmermeer)

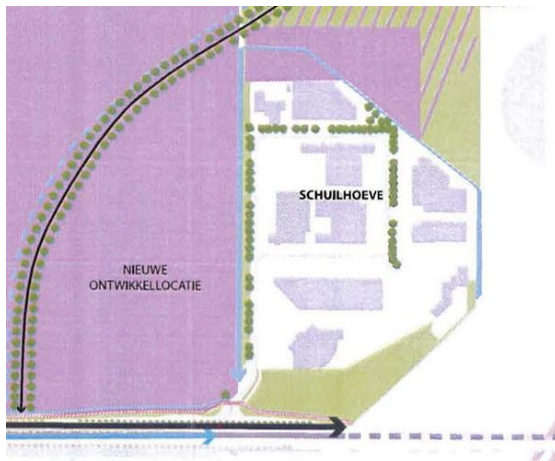
De locatie ligt aan de route van het Hoogwaardige openbaar vervoer. De HOV- busstation Schiphol - Noord ligt op 1000 meter van de projectlocatie. Bushaltes Schuilhoeve ligt op 130 meter van de entree

van het terrein. De lijnen 175, 192, 236 en 358, verzorgen op dit moment al de verbinding met (onder andere) Schiphol Airport, Station Sloterdijk, Schiphol Oost, Amsterdam Centraal Station of Amsterdam Centrum en bijvoorbeeld Haarlem. Alle genoemde bestemmingen zijn binnen 10 tot 20 minuten met het openbaar vervoer bereikbaar. De busroutes via (o.m.) de Schipholweg zullen worden gekoppeld bij het nieuwe HOV-knooppunt Schiphol Noord (grote ster).

Groenstructuur

Zoals eerder aangegeven zal met name de aan te leggen ecologische verbindingszone tussen het terrein van het hotel en de A4 een impuls geven aan de het plangebied omringende groenstructuur. Binnen het plangebied zal, na optimalisering van de parkeervoorzieningen, voornamelijk de landschappelijke inpassing daarvan een kwaliteitsimpuls inhouden ten aanzien van het bestaande groen met een stedelijk karakter. Het kantorenpark Schuilhoeve volgt met de verkaveling de richtingen van het polderstramien. Het natuurlijke groenbeeld wordt door de randen van het terrein bepaald met bosplantsoen en een sloot met ruig gras.

Zodra de afwaardering van de Schipholweg naar gemeentelijke ontsluitingsweg is gerealiseerd, zal de eenheid en samenhang worden teruggebracht reeds om reden dat alsdan de Schipholweg onderdeel gaat uitmaken van de nieuwe hoofdgroenstructuur bestaande uit de noord-zuid georiënteerde lanen (tussen de Ringvaart en de Schipholweg). De laanbeplanting zal worden aangevuld en (eventuele) onderbeplanting zal worden verwijderd. De 'achtertuin' van het toekomstige hotel, dat zal worden doorkruist door de omgelegde A9 zal worden voorzien van een natuurvriendelijke inrichting, als onderdeel van de aan te leggen ecologische verbindingszone tussen het terrein van het hotel en de A4.



Figuur 24. Gewenste groenstructuur rond plangebied (bron: Groenstructuurplan Lijnden Oost)

Waterstructuur

Binnen het plangebied is geen waterstructuur aanwezig, de waterstructuur voor Schuilhoeve wordt gekarakteriseerd door een waterpartij door het gehele deelgebied. Daarnaast is aan de randen van het deelgebied water aanwezig in de Groene Zoom en langs het bedrijventerrein Schuilhoeve. Door de nieuwe noord-zuid verbinding zal de doorstroming verbeteren. In het oosten van Schuilhoeve worden verbindingen langs de A4 gerealiseerd. Dit in overeenstemming met het waterstructuurplan.

4.2 Functionele structuur

In het vigerende bestemmingsplan is dit plangebied vooralsnog conserverend bestemd, zodat aan de actualiseringopgave van het rijk kon worden voldaan. Daarnaast valt het merendeel van het deelgebied Schuilhoeve Oost binnen het Tracébesluit van Rijkswaterstaat inzake de omlegging van de A9. Voor het gehele bestemmingsplangebied heeft de gemeente Haarlemmermeer meerdere wijzigingsbevoegdheden opgenomen, zodat ontwikkelingen die voorzien waren ruimte te geven zich te kunnen realiseren. Rondom Schuilhoeve komen diverse nieuwe functies. Het naastgelegen sportpark zal ingericht worden als woongebied.

5 ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

In dit hoofdstuk wordt onderzocht of er mogelijke beperkingen aanwezig zijn die de beoogde transformatie van de bestaande gebouwen belemmeren. Een aantal aspecten is niet onderzocht aangezien ze dit plangebied niet beïnvloeden.

Deze zijn onder meer: de hoogte- en bouwbeperkingen vanwege vliegverkeer (LIB), bedrijven en milieuzonering, geur, licht, explosieven, kabels, leidingen en telecommunicatie installaties en bouw gerelateerde onderwerpen als duurzaamheid waaronder kleinschalige energieoplossingen en vermindering van CO2 uitstoot.

5.1 Milieueffectrapportage beoordeling

Wet- en regelgeving en beleid

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. In deze lijsten is aangegeven voor welke activiteiten met daarbij gestelde criteria / drempels er een m.e.r.-(beoordelings-)plicht geldt. Bij C - categorieën geldt de m.e.r.-plicht en bij D-categorieën geldt de m.e.r.-beoordelingsplicht. Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. Een belangrijke wijziging is dat de drempelwaarden in kolom 2 van de D- lijst behorende bij het Besluit m.e.r. indicatief zijn geworden. Zodoende dient ook voor onder de drempelwaarde blijvende activiteiten een m.e.r.- beoordelingsprocedure te worden doorlopen, indien op grond van de selectiecriteria als opgenomen in bijlage III bij de m.e.r. richtlijn niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Onderzoek

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage en voldoet aan de vermelde drempelwaarden en de aangewezen besluiten. Het Besluit maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten: Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is.

Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. De lijst van activiteiten in de onderdelen C en D bestaat uit vier kolommen, De eerste kolom bevat een omschrijving van de m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten, De tweede kolom vermeldt eventuele drempelwaarden: alleen wanneer de omvang van een activiteit gelijk is aan deze drempelwaarde of deze overstijgt, is sprake van m.e.r.-(beoordelings)plicht. In kolom drie staan de plannen waarvoor een plan-MER moet worden opgesteld. In de vierde kolom zijn de besluiten aangewezen waarvoor een besluit-MER wordt opgesteld. Alleen indien aan de omschrijvingen uit de kolommen 1, 2 en 4 wordt voldaan, is sprake van m.e.r.-(beoordelings)plicht. Ook is het mogelijk dat een activiteit op grond van de provinciale milieuverordening m.e.r.- plichtig is.

De aanleg, uitbreiding of wijziging van hotelcomplexen valt onder categorie D 10 van de Besluit Milieueffectrapportage. Er dient een besluit te worden genomen wanneer het aantal bezoekers meer is dan 250.000 per jaar. In onderhavig geval is dit niet het geval.

Conclusie

Het totaal aantal te verwachten bezoekers blijft onder de indicatieve drempelwaarde van 250.000 bezoekers per jaar. Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. De raad hoeft geen besluit te nemen in het kader van de Wet milieubeheer.

5.2 Bodem

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat in het kader van de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit vanuit het oogpunt van volksgezondheid en milieuhygiëne geschikt is voor de beoogde nieuwe functie. Uitgangspunt daarbij is dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op schone gronden worden gerealiseerd.

Wet- en regelgeving en beleid

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieu hygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's).

Onderzoek

Op de kaart (bron www.atlasleefomgeving.nl) samengesteld door AgentschapNL aan de hand van de provincie en gemeente verkregen informatie, wordt onderscheiden in mogelijke verontreinigingen en vorderingen. Ook de gemeente Haarlemmermeer heeft een bodemkwaliteitskaart, vastgesteld op 21 februari 2011. De projectlocatie valt onder toepassingsklasse Landbouw/Natuur.

In december 2015 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de analyseresultaten blijkt dat de bovengrond plaatselijk licht verontreinigd is met cadmium, kobalt, lood, PAK, som PCB en minerale olie, plaatselijk matig verontreinigd is met zink, molybdeen en PAK en plaatselijk sterk verontreinigd is met koper, lood en zink. De ondergrond is plaatselijk licht verontreinigd met cadmium, koper, lood en zink en plaatselijk matig verontreinigd met zink en PAK. Het freatisch grondwater is plaatselijk licht verontreinigd met molybdeen.

De resultaten van dit bodemonderzoek geven voor wat betreft de aangetroffen matige en sterke verontreinigingen aanleiding tot het uitvoeren van een aanvullend of nader bodemonderzoek.

De milieuhygiënische conditie van de bodem vormt momenteel een belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling. De aangetroffen lichte verontreinigingen in de grond kunnen eveneens bij grondafvoer beperkingen opleveren ten aanzien van het (her)gebruik van de grond omdat dan veelal andere normen gelden. Ten aanzien van hergebruik van deze grond elders is het Besluit Bodemkwaliteit van toepassing.

Aanvullend onderzoek

In aanvulling op het in december 2015 uitgevoerde verkennend bodemonderzoek is er een afperkend bodemonderzoek verricht door middel van boringen en analyses. Aanleiding voor het afperkend bodemonderzoek vormden de resultaten uit het verkennend bodemonderzoek waarbij op twee deellocales matige en sterke verontreinigingen zijn aangetoond.

De omvang van de matige en sterke verontreiniging wordt op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten geraamd op tenminste 400 m³. De verontreiniging is in het verticale vlak nog niet afgeperkt. Hiertoe diende het aanvullend onderzoek plaats te vinden. Teneinde de omvang van de verontreiniging nader vast te stellen zijn aanvullende boringen geplaatst en analyses verricht op grondmonsters.

Op basis van de onderzoeksresultaten konden de onderzoeksvragen zoals geformuleerd op basis van een conceptueel model beantwoord worden. De tijdens het verkennend bodemonderzoek gemeten sterke verontreiniging met zink in de bovengrond is tijdens het afperkend onderzoek niet meer aangetoond. Het betreft hier waarschijnlijk een puntverontreiniging van geringe omvang. Wel is tijdens het afperkend bodemonderzoek een matig verhoogde concentratie PAK vastgesteld in de bovengrond van een van de boringen. Ook dit betreft waarschijnlijk een puntverontreiniging van geringe omvang. Geadviseerd wordt om de bodemlaag 0,2 – 0,5 mmv ter plaatse van twee boringen bij de uitvoering van grondwerkzaamheden gescheiden te ontgraven en af te voeren naar een erkend verwerker. De omvang van de matig met PAK en sterk met zink verontreinigde grond bedraagt circa 5 m³.

De tijdens het verkennend bodemonderzoek gemeten matige en sterke verontreinigingen met koper, lood, zink, PAK en PCB zijn tijdens het afperkend bodemonderzoek niet meer aangetoond. De horizontale omvang van de matige en sterke verontreiniging met koper, lood, zink, PAK en PCB wordt geraamd op circa 620 m². In het verticale vlak is de verontreiniging afgeperkt. Rekening houdende met een gemiddelde dikte van de verontreinigde laag van 0,6 meter bedraagt de omvang van de verontreiniging circa 530 (vaste) m³.

Conclusie

Gezien de verontreinigingssituatie is er ter plaatse van de onderzoekslocatie sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Bij een bestemmingswijziging of voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dienen sanerende maatregelen genomen te worden. Aangezien ter plaatse van de onderzoekslocatie pas na 1998 is bebouwd kan worden aangenomen dat de geconstateerde verontreiniging na 1987 is veroorzaakt. Een bodemverontreiniging die is ontstaan op of na 1 januari 1987 wordt een nieuw geval van bodemverontreiniging genoemd, ongeacht de aangetroffen gehalten en het volume. Op nieuwe gevallen van bodemverontreiniging is de zorgplicht van toepassing (artikel 13 Wbb). Alvorens te starten met een bodemsanering dient een saneringsplan te worden opgesteld en ter goedkeuring te worden ingediend bij het bevoegd gezag (Provincie Noord-Holland). Voor de uitvoerbaarheid van het plan heeft dit 'slechts' financiële gevolgen.

5.3 Cultuurhistorie en archeologie

De Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) regelt de bescherming van het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed). Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden. De uitgangspunten van de wet zijn: archeologische waarden worden zoveel mogelijk in de bodem bewaard en alleen opgraven als behoud in de bodem niet mogelijk is, vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie en bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodem verstorende activiteit.

De beleidsnota Erfgoed op de kaart (2010) maakt duidelijk welk belang de gemeente Haarlemmermeer hecht aan behoud van het cultureel erfgoed en hoe zij het culturele erfgoed wil behouden. In de nota staat hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) en cultuurhistorie in ruimtelijke plannen.

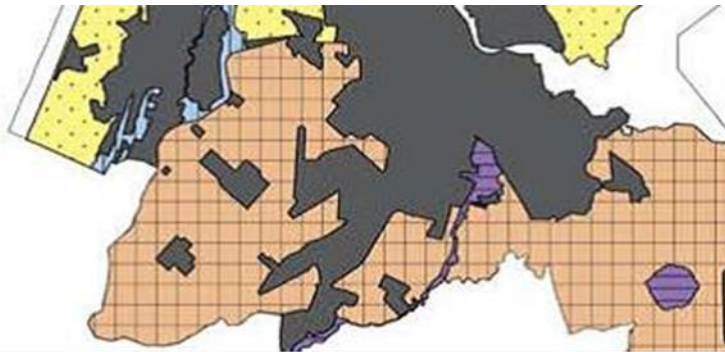
Archeologie

Om te bepalen of archeologische waarden in het plangebied aanwezig kunnen zijn, wordt gebruik gemaakt van de Indicatieve kaart archeologische waarden (IKAW), de Archeologische monumentenkaart (AMK) en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-

Holland (CHW). Volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland heeft het plangebied een 'zeer lage trefkans'. Het betreft in het plangebied bodems van droogmakerijen die bestaan uit wad- en onderwater afzettingen. In deze gebieden zijn geen of nauwelijks terrestrische vondsten te verwachten.

In dat geval is:

- geen vergunning nodig voor graafwerkzaamheden beneden de bouwvoor;
- het niet noodzakelijk, in het bestemmingsplan een dubbelbestemming op te nemen, om het behoud van mogelijk in het plangebied aanwezige archeologische waarden te waarborgen.



Figuur 25. Uitsnede kaart Ruimtetypen (bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie)

De archeologische verwachtingswaarde is zeer laag. De bodem is ter plaatse van de bestaande bebouwing al geroerd. Daarbij zijn archeologische resten mogelijk beschadigd/vernietigd. De conclusie is dat er geen nader archeologisch bureau- en/of veldonderzoek te worden uitgevoerd.

Cultuurhistorie

Ten zuiden van Badhoevedorp is de karakteristieke openheid van de Haarlemmermeerpolder, in samenhang met het landbouwkundig gebruik van de kavels, nog ervaarbaar. Ook de landschappelijke opbouw van blokvormige kavels en lange lijnen met aan weerszijden een open bebouwingslint, is nog herkenbaar.

Ter plaatse van het knooppunt Badhoevedorp is een infrastructuurlandschap ontstaan, dat momenteel landschappelijk geen bijzondere waarde heeft. Het is een puur functioneel landschap, waar de symmetrie van het volledige klaverblad en de 'gestrooide' bomen in gras (wat op zich een rustig beeld oplevert) inwisselbaar zijn voor een ander snelweglandschap. Het huidige snelweglandschap heeft ter plaatse van het knooppunt geen referentie aan de ligging in de Haarlemmermeer (het knooppunt had overal kunnen liggen) ook doordat het kavelpatroon in de nabijheid volledig is verdwenen. Op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland is het gebied ten zuiden van de Schipholweg als cultuurhistorisch waardevol aangegeven. Het vormt namelijk onderdeel van een droogmakerij met een strookverkaveling uit de 19e eeuw.

Binnen de kaart (bron www.atlasleefomgeving.nl) kan gezocht worden op, onder meer, Archeologische Monumenten, RCE Stads- en Dorpsgezichten, Rijksmonumenten en Werelderfgoed. Binnen het plangebied en ruim daarbuiten zijn geen aanwijzingen gevonden van in acht te nemen cultuurhistorische aspecten.

Conclusie

Door de transformatie worden geen historisch geografische waarden of monumenten aangetast. Ook is de kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied zeer laag. Archeologisch onderzoek in het plangebied wordt niet noodzakelijk geacht. Het voorliggende bestemmingsplan heeft geen negatieve effecten op (beschermde) archeologische en cultuurhistorische objecten en waarden. Er zijn geen belemmeringen uit hoofde van cultuurhistorie of archeologie aan de orde.

5.4 Water

Wet- en regelgeving en beleid

Ten aanzien van water zijn er vele richtlijnen, wetten, regels en beleidsstukken aan de orde (niet limitatief): de Europese Kaderrichtlijn Water, de Waterwet, het Nationaal Waterplan, het Provinciaal waterplan, het Waterbeheerplan van het Hoogheemraadschap Rijnland, de Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder, de Keur en Beleidsregels Hoogheemraadschap Rijnland en de Structuurvisie Haarlemmermeer en Water.

Bestaande waterstructuur en -kwaliteit

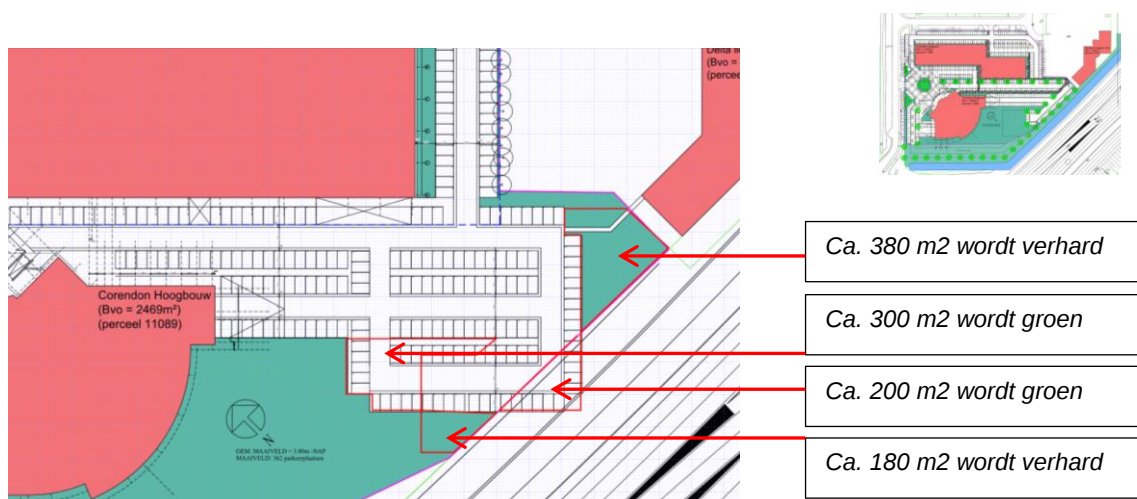
Het gebied ten zuiden van de A9 voert af via de Spaarnwoudertocht naar de Hoofdvaart. Via gemaal Lijnden wordt het water vanuit de Hoofdvaart uitgeslagen op de Ringvaart. De watergangen langs de A9 en de watergangen ten zuiden van de A9 hebben een zomerpeil van NAP -5,87 meter en een winterpeil van NAP -6,02 meter. In de huidige situatie vormt de A9 een barrière in de waterhuishouding in Badhoevedorp omdat er maar een beperkt aantal duikerverbindingen onder de A9 door zijn. Aangrenzend aan het plangebied ligt een grote waterberging, welke via kavelsloten wordt ontwaterd. De doorstroming in de watergangen is slecht. De slechte waterkwaliteit wordt mede veroorzaakt door een aantal lange duikers en een aantal doodlopende watergangen.

Toekomstige waterstructuur en -kwaliteit

De toekomstige waterstructuur zal door het omleggen van de A9 veranderen. Een deel van Badhoevedorp wordt herontwikkeld waardoor er nieuwe verbindingen worden gerealiseerd. Om de toename van verharding vanwege die nieuwe verbindingen te compenseren wordt er meer oppervlaktewater aangelegd. Op de kaarten is de waterstructuur voor de toekomstige situatie opgenomen. Ter hoogte van het plangebied zal, bij de omlegging van de A9, worden voorzien in een primaire hoofdwatergang (tussen omgelegde A9 en plangebied).

Compensatie in relatie tot verhard oppervlak

In het plangebied wordt de bebouwing gewijzigd en worden de parkeerterreinen aangepast. Aan de oostzijde van het plan betekent dit een geringe wijziging in het verhard oppervlak. Grosso modo neemt het verhard oppervlak toe met ca. 60 m². In onderstaande tekening is een en ander gevisualiseerd, waarbij de nieuwe situatie over de oude is geprojecteerd. Bij toepassing van een maximale compensatie van 15% van het toegenomen verhard oppervlak is sprake van watercompensatie ter grootte van ca. 9 m². Dit oppervlak wordt ruimschoots gerealiseerd ter plaatse van de te realiseren zwembijver achter het hoofdgebouw van het hotelcomplex.



Figuur 26. Oppervlakten toe- en afname verharding/groen t.o.v. huidige situatie (inzet: de nieuwe situatie)

Riolering

Afkoppelen van verhard oppervlak wordt toegepast in gebieden die opnieuw ingericht worden en kan worden toegepast in gebieden die direct grenzen aan herontwikkelingsgebieden en die met weinig inspanning mee kunnen worden genomen. Door de afvoer van afstromend hemelwater van daken naar doodlopende watergangen of watergangen met weinig doorstroming te leiden, kunnen waterkwaliteitsknelpunten worden verholpen. De mogelijkheden voor het afkoppelen van daken bij doodlopende watergangen of watergangen met weinig doorstroming zal per geval beoordeeld moeten worden. De rioolstructuur voor Badhoevedorp wordt beschreven en uitgewerkt in een nog op te stellen rioolstructuurplan. In het rioolstructuurplan wordt een keuze gemaakt worden tussen het aansluiten van de droogweerafvoer op het bestaande gemengde stelsel of afvoer via een afzonderlijke persleiding.

Conclusie

De transformatie wijzigt de bestaande situatie ten aanzien van de water- of rioolstructuur nauwelijks. De aanleg van een primaire hoofdwatgang direct naast dit plangebied gelegen en de aanleg van een zwemvijver biedt voldoende kansen voor ontkoppeling en compensatie.

5.5 Flora en fauna

Gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming vindt plaats via de Vogel- en Habitatrichtlijn, richtlijnen voor Natura 2000. De Natuurbeschermingswet (1998) regelt de bescherming van de gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn als Natura-2000 gebied aangewezen zijn. Daarnaast beschermt de wet de te beschermen soorten uit deze gebieden ook elders. Daarnaast is een vorm van gebiedsbescherming het aanwijzen van de Ecologische Hoofdstructuur. De ecologische verbinding is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland. In dit gebied mogen geen bestemmingen worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren of aantasten. Badhoevedorp ligt niet in of nabij een Natura-2000 gebied. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied, Zuid-Kennemerland, ligt op meer dan 15 km afstand. De voorgenomen ontwikkelingen in Badhoevedorp zullen dan ook geen effect hebben op Natura-2000 gebieden. Naast dit plangebied, tussen het terrein van het hotel en de A4, is een ecologische (hoofd)verbinding beoogd.

Soortbescherming

De Flora- en Faunawet (Ffw) regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van vogel-, planten- en diersoorten en hun leefomgeving. Deze wet heeft niet alleen als doel de zeldzame plant- en diersoorten, maar alle in het wild voorkomende soorten in stand te houden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden. Omdat de leefomgeving van soorten vaak doorloopt in omliggende gebieden, moeten deze mede worden beoordeeld in het kader van het bestemmingsplan.

De Ffw is een raamwet en werkt volgens het 'nee tenzij' principe. Veel flora en bijna alle fauna is in beginsel beschermd. Bij algemene maatregel van bestuur worden beschermde planten- en diersoorten aangewezen. De wet geeft aan dat het verboden is beschermde inheemse planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op een andere manier van hun groeiplaats te verwijderen. Tevens is het verboden om de beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, weg te nemen of te verstoren. Daarnaast kent de Ffw de zorgplicht: als het mogelijk is om planten en dieren die beschermd zijn te sparen of van onrust te vrijwaren, dan mag dat niet worden nagelaten.

Onderzoek

Door het ecologisch adviesbureau Els & Linde B.V. is op 13 oktober 2015 gerapporteerd door opstelling van het rapport 'Quick Scan ecologie Schipholweg te Badhoevedorp'.

Onderzocht is of er een effect op beschermde natuurwaarden is te verwachten als gevolg van de ontwikkelingen. Binnen de gebouwen en de tuin zijn geen geschikte verblijfplekken aangetroffen voor

vleermuizen of vogels met een nest dat het hele jaar beschermd is. Binnen het plangebied zijn geen beschermde soorten aanwezig waarop een effect is te verwachten.

Conclusie

Voor de wijziging (transformatie) van de bestemming is geen ontheffing ex artikel 75 Flora en Faunawet of een verklaring van geen bedenkingen noodzakelijk. Dit houdt tevens in dat er geen sprake is van eventuele compensatie of mitigatieverplichtingen. Er is geen vergunning van de Natuurbeschermingswet nodig en er is geen afwijking van de ruimtelijke Verordening Noord-Holland nodig.

5.6 Verkeer

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een kantoor met baliefunctie. Op basis van de kerncijfers uit de CROW 2012 zijn de verkeersbewegingen in een matig stedelijk gebied, rest bebouwde kom als volgt berekend.

Huidige situatie

De verkeersaantrekkende werking van de huidige bestemming, een administratief kantoor met baliefunctie, á 26.211 m² bvo. Een dergelijke functie kent een verkeersaantrekkende werking 12,4 tot 14,8 mvt/etm per 100 m². Dit betekent dus een verkeersaantrekkende werking tussen de 3.236,4 en 3879,3 mvt/etm.

Toekomstige situatie

In de volgende tabel is aangegeven waar de toekomstige ontwikkeling in voorziet. Ook zijn hier de kerncijfers van de CROW 2012 in opgenomen. Op hiervan wordt de volgende verkeersaantrekkende werking van het plan berekend:

Functie	Oppervlak/kamers			Verkeersaantrekkende werking	
		min	max	min	max
Hotelkamers ¹	150	19,40	22,30	291	335
Logies ²	250 appart.	3,20	4,00	800	1000
Kantoor ³	1.800	12,40	14,80	223	266
Congresruimten ⁴	1.000	5,00	8,00	500	800
Totaal				1814	2401

Verkeersaantrekkende werking bruto

Uit de tabel blijkt het bruto totaal verkeersaantrekkende werking. Omdat geen sprake is van gebruik door passanten en/of derden van de functies, kan worden gesteld dat deze bruto-berekening gelijk kan worden gesteld aan de netto-opbrengst.

Conclusie verkeersaantrekkende werking

In de huidige situatie is er sprake van een verkeersaantrekkende werking van 3.236 tot 3.879 mvt/etm. Uit de berekening van de netto verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling blijkt dat deze op 1.814 tot 2.401 mvt/etm uitkomt. Dit betekent dus een afname van 1.422 tot 1.478 mvt/etm. Er kan dan ook zondermeer worden geconcludeerd dat de voorliggende ontwikkeling tot minder verkeersbewegingen leidt. Dit heeft positieve effecten op de doorstroming op de omliggende wegen, de luchtkwaliteit en de geluidsproductie van verkeer.

Parkeren

Een soortgelijke berekening als bij de verkeersgeneratie wordt uitgevoerd om te berekenen of het aantal parkeerplaatsen voldoet om de parkeerbehoefte op te vangen. De parkeerkerncijfers zijn

¹ Per 10 kamers

² Dit betreffen shortstay appartementen. Er wordt aangesloten bij CROW kerncijfer huur, midden/ goedkoop. Kerncijfer per logie.

³ Per 100 m² bvo

⁴ Voor de congresfunctie is het uitgangspunt 5 tot 8 personen per 100 m² bvo. Aanname is dat de congresbezoekers geen gasten zijn en dus niet blijven. Deze personen vertrekken ook weer dus resulteert het aantal voertuigbewegingen per etmaal in 500 tot 800 weekdaggemiddeld

afkomstig uit de gemeentelijke normen, indien deze niet toereikend zijn wordt de CROW gevolgd.

	Oppervlak/kamers			Parkeren
Functie				
Hotelkamers	150	0,72	Per kamer	108
Logies	250 appart.	1,40	Per logie	350
Kantoor	1.800	2,05	Per 100 m ² bvo	37
Congresruimten	1.000	8,50	Per 100 m ² bvo	85
Totaal (bruto)				580

Parkeervraag bruto

In vorige tabel is de normatieve parkeervraag bepaald van alle functies afzonderlijk. Het is echter niet zo dat alle functies gelijktijdig in gebruik zijn. Dubbelgebruik is dan ook mogelijk. Door toepassing van percentages van gelijktijdige aanwezigheid kan bepaald worden wat de daadwerkelijke parkeerbehoefte is. Deze percentages zijn afkomstig van de gemeente of zijn gebaseerd op ervaringsgegevens.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Functie								
Hotelkamers	50	60	100	100	100	60	75	30
Logies (bewoners)	50	50	90	80	100	60	80	70
Logies (bezoekers) ⁵	10	20	80	70	0	60	100	70
Kantoor	100	100	5	5	0	0	0	0
Congresruimten	100	100	5	5	0	0	0	0

Aanwezigheidspercentages

In de volgende tabel is de minimaal benodigde parkeervraag berekend, de parkeervraag uit de tabel Parkeervraag bruto is vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages uit de tabel Aanwezigheidspercentages. Op deze manier kan de minimaal noodzakelijke omvang van de parkeerbehoefte worden berekend.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Hotelkamers	54	65	108	108	108	65	81	32
Logies (bewoners)	123	123	221	196	245	147	196	172
Logies (bezoekers)	11	21	84	74	0	63	105	74
Kantoor	37	37	2	2	0	0	0	0
Congresruimten	85	85	4	4	0	0	0	0
	309	330	419	384	353	275	382	277

Parkeervraag netto

Na realisatie van de beoogde functiewijziging van het pand Schipholweg 275 bedraagt de maatgevende parkeerbehoefte 419 parkeerplaatsen (werkdag avond). De nu aanwezige parkeercapaciteit op maaiveld op eigen terrein (378 pp) dient daarom te worden uitgebreid.

Conclusie

Door het wijzigen van het programma wijzigt de verkeersaantrekkende werking van de locatie. De verkeersgeneratie zal dalen met 1.422 tot 1.478 mvt/etm weekdaggemiddeld. Daarnaast functioneren de nieuwe functies op andere momenten van de dag. Hierdoor wijzigt tevens de parkeervraag. De toekomstige parkeerbehoefte van het pand Schipholweg 275 bedraagt op het maatgevende moment (werkdag avond) 419 parkeerplaatsen. De nu aanwezige parkeercapaciteit op eigen terrein bedraagt 378 parkeerplaatsen en is op maaiveldniveau uitbreidbaar tot de vereiste 419 plaatsen (zie

⁵ Conform de CROW 2012 wordt 0,3 van het kencijfer toegekend aan bezoekers parkeren. In dit geval is dus 350 x 0,3 = 105 parkeerplaatsen voor bezoekers.

inrichtingstekening hiervoor), waarbij er nieuwe parkeerplaatsen bijkomen op maaiveld. Dit betekent dat de toekomstige parkeerbehoefte - na uitbreiding van de nu aanwezige parkeerruimte - op eigen terrein kan worden ondergebracht.

5.7 Geluid

Het plangebied ligt op circa 200 m van de rijksweg A4 en 350 m van de A9. De breedte van de geluidzone van beide wegen (Wet geluidhinder, art 74) bedraagt 400 m. Op grond van de definitie (Wgh, art. 1) moet bij een autosnelweg zowel binnen als buiten de bebouwde kom van 'buitenstedelijk' worden uitgegaan. Het gebouw ligt derhalve in de zone van de beide wegen.

Het geplande hotel ligt op circa 600 m. van de luchthaven Schiphol. Op grond van de Wet luchtvaart is de luchthaven gezoneerd. Het plangebied ligt op korte afstand van de Aalsmeerbaan. Het luchtvaartlawaai (geluid van vliegtuigen in de lucht) is op deze locatie relatief laag doordat de Aalsmeerbaan in principe niet in noordelijke richting gebruikt wordt. De Aalsmeerbaan veroorzaakt in de richting van het hotel geen overvliegende vliegtuigen. Straalmotoren hebben echter een sterk richtingseffect. Het plangebied ligt in het verlengde van de Aalsmeerbaan. Het grondgeluid van startende vliegtuigen in zuidelijke richting kan hierdoor bij het hotel hoge geluidspieken veroorzaken met mogelijk veel laagfrequent geluid, waardoor veel hinder kan ontstaan.

De beoogde transformatie behelst geen geluidsgevoelige bestemming(en) zodat de geluidwetgeving daarop feitelijke en juridisch niet van toepassing is. Wel dient sprake te zijn van een goede ruimtelijke orde, daarom dient geluid in die zin toch te worden beschouwd en onderzocht. Daarnaast is voor een hotel het bieden van een goede nachtrust een belangrijk criterium voor een goede klantenbinding. Ook in de congresruimte kan geluid van buiten hinderlijk zijn. De gemeente is vrij om kaders te stellen en een te hanteren normering te kiezen. De gemeente Haarlemmermeer heeft geen specifiek geluidbeleid voor dit soort bestemmingen. Geadviseerd wordt om op de hotelkamers en shortstay-appartementen dezelfde voorwaarden ten aanzien van het binnenniveau toe te passen conform Bouwbesluit. Een gedetailleerd geluidsonderzoek (hoewel niet verplicht) ten aanzien van het geluid van buiten is noodzakelijk om gedegen beslissingen te kunnen nemen ten aanzien van de te treffen gelvelmaatregelen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn geluidsnormen opgenomen voor de emissie van diverse geluidsbronnen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrie. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Een geluidzone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waarbinnen de geluidsnormen van de Wet geluidhinder van toepassing zijn.

Dit initiatief behelst de ontwikkeling van in principe twee functies, een hotel (en kantoorruimten) en een shortstay-complex. Beiden worden overigens geëxploiteerd door dezelfde ondernemer en worden als één ontwikkeling gezien. Omdat niet helder is wat qua geluid de eisen zijn die vanuit de Wgh en Wm gesteld worden aan de ontwikkeling van met name de shortstay-accommodatie, is een (verkenkend) onderzoek uitgevoerd naar de (cumulatieve) geluidbelasting (zie bijlage). Daarbij wordt ingegaan op alle geluidsbronnen: wegverkeer, raillawaai, vliegverkeer, industriellawaai, grondgeluid en de cumulatie. Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van het geluidsmodel zoals dit voor de naastgelegen woningbouwlocatie Schuilhoeve is opgesteld.

Onderzoek en conclusies

Door adviesbureau DHV is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen hoogbouw (Sonytoren) en laagbouw. De laagbouw met appartementen betreft shortstay en dient ten aanzien van de te accepteren maximale geluidbelasting meer bescherming te genieten dan de hoogbouw. De hoogbouw betreft hotelkamers voor kort verblijf en kantoorruimten. De kantoorruimten bevinden zich op de bovenste verdiepingen.

Het betreft in beide gevallen (in principe) geen gevoelige bestemmingen in het kader van de Wet geluidhinder. Voor het aspect 'goede ruimtelijke ordening' zijn de volgende normeringen aangehouden:

- wettelijke normering industrielawaai Wgh + 5 dB(A) (betreft 60 dB(A));
- wegverkeerslawaai 65 dB Lden;
- binnenniveau 35 dB(A) etmaalwaarde voor hotel en woningen en 45 dB(A) voor kantoren.

Voor piekgeluiden ten gevolge van het industrielawaai op de gevel is een normering van 75 dB(A) gehanteerd voor de dagperiode en 70 dB(A) voor de avond- en nachtperiode. Voor het binnenniveau is een normering van 55 dB(A) etmaalwaarde gehanteerd. Dit betreft een normering van 45 dB(A) voor de nachtperiode. Van belang is echter dat de gevelbelasting ten gevolge van piekgeluiden in de nachtperiode voor hotel en woningen max. 65 dB(A) bedraagt. Hiermee wordt een binnenniveau van 45 dB(A) verzekerd.

Voor het cumulatieve geluidsniveau ten gevolge van de geluidsbronnen wegverkeer, railverkeer, industrie en vliegverkeer is een drempelwaarde van 65 dB gehanteerd zijnde een in stedelijk gebied toelaatbaar geluidsniveau. Gebleken is dat het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeerslawaai maatgevend is ten opzichte van de overige geluidbronnen.

Voor de appartementen in de laagbouw is gebleken dat de gehanteerde normering wordt gerespecteerd met uitzondering van de piekniveaus. Hierbij kan worden opgemerkt dat de piekniveaus optreden ten gevolge van holding 19L. Op deze holding heeft de afgelopen jaren geen proefdraaien plaatsgevonden. Vanuit dit oogpunt is bovengenoemde situatie aanvaardbaar. Wat betreft de nachtperiode wordt geadviseerd een maximale gevelbelasting piekgeluiden van 65 dB(A) te realiseren. Middels de gevelconstructies dient een binnen niveau van 35 dB Lden en 45 dB(A) piekgeluid te worden gerealiseerd voor de ruimten met een hotelfunctie. Voor de kantoren dient een binnen niveau van 45 dB te worden gerealiseerd

5.8 Luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit. De hoofdlijnen van deze wet zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De luchtregelgeving is uitgewerkt in een aantal AMvB's en Ministeriële Regelingen.

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden bij planvorming is geregeld in artikel 5.16 en 5.16a van de Wet milieubeheer. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- het initiatief draagt niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂), of
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De AMvB Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is niet van toepassing aangezien de beoogde functies na transformatie niet vallen onder deze AMvB.

Lucht wegverkeer fijnstof wegen

De opgave van blootstelling aan fijnstof op straatniveau behelst 'vrij matig' (25-30 µg/m³ aangeduid met licht geel). De blootstelling is berekend over een jaar en uitgedrukt in microgram per kubieke meter (µg/m³). Deze kaart geeft een indicatief beeld van het gemiddelde fijnstofniveau in grote en kleine straten.



Figuur 27. Uitsnede kaart Atlas voor de leefomgeving - fijnstof wegen

Lucht wegverkeer fijnstof achtergrond

De opgave van blootstelling aan fijnstof achtergrond op straatniveau behelst 'redelijk' (20-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, aangeduid met licht geelgroen). De blootstelling is berekend over een jaar en geeft een beeld van de fijnstofconcentraties op regionaal niveau. Zichtbaar is met name de bijdrage van de grotere wegen (A4 en de N232).



Figuur 28. Uitsnede kaart Atlas voor de leefomgeving - fijnstof achtergrond

De opgave van blootstelling aan Stikstofdioxide op straatniveau behelst 'matig' (30-35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aangeduid met oranje). De blootstelling is berekend over een jaar en geeft een beeld van de stikstofconcentraties op regionaal niveau.



Figuur 29. Uitsnede kaart Atlas voor de leefomgeving - stikstofdioxide achtergrond

Aansluiting is gezocht bij niet gevoelige bestemmingen als ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties. Bijvoorbeeld is in de meeste ziekenhuizen sprake van luchtbehandeling, waardoor binnen een goede luchtkwaliteit gehandhaafd kan worden. Ten behoeve van de beoogde nieuwe functies zal uiteraard een deugdelijke luchtbehandelingsinstallatie worden aangebracht.

De effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van verkeersaantrekkende werking van het plangebied Schipholweg 275 te Badhoevedorp is berekend middels de NIBM rekentool. Op grond van de berekening van het te verwachten verkeer in de huidige situatie en de toekomstige plansituatie kan afgeleid worden dat het plan zal leiden tot een planologische verbetering van de luchtkwaliteit omdat de verkeersaantrekkende werking afneemt. Hierdoor bestaat t.a.v. de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm) op voorhand geen knelpunt.

Conclusie

De luchtkwaliteitseffecten van de netto verkeersaantrekkende werking zijn berekend middels de NIBM rekentool. Hieruit blijkt dat de fijnstof- en stikstofdioxidewaarden niet zullen toenemen en dat zelfs sprake is van een (planologische) verbetering van de luchtkwaliteit.

5.9 Luchthavenindulingsbesluit

De volgende zones zijn van belang:

- *Veiligheidssloopzone (Zone 1 Luchthavenindelingbesluit (paars))*
Binnen een veiligheidssloopzone zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.
- *Geluidssloopzone (Zone 2 Luchthavenindelingbesluit (blauw))*
Binnen een geluidssloopzone zijn geen gebouwen toegestaan behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.
- *Veiligheidscontour Plaatsgebonden Risico 10-6 (zone 3 Luchthavenindelingbesluit (roze))*
Binnen de 10-6 individueel risicocontour zijn geen gebouwen toegestaan. Behoudens bestaand

gebruik en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.

- *Zone beperkingen geluid en veiligheid / de 58 dB(A) L-den contour (zone 4 Luchthavenindelingbesluit (geel))*

Deze contour is berekend op basis van scenario's met invoergegevens voor 2005 en 2010. De regeling rond zone 4 is neergelegd in artikel 2.2.1 lid 4 van het LIB. In zone 4 zijn geen beperkingen gesteld aan nieuwe bedrijfsbebouwing, maar wel aan bebouwing ten dienste van zogenaamde "gevoelige bestemmingen". Nieuwe bebouwing ten behoeve van deze functies is niet toegestaan. In het LIB zijn deze geclassificeerd als woningen, woonwagens, woonschepen, gebouwen met een gezondheidszorgfunctie en gebouwen met een onderwijsfunctie. Ook hier mag bestaand gebruik doorgang vinden.

Conclusie

Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.

5.10 Bedrijven en milieuzonering

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan wordt de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen. Door milieuzonering kan een ruimtelijke scheiding worden aangebracht tussen milieubelastende functies en milieugevoelige functies. De VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet het bestemmingsplan een ruimtelijke regeling omvatten, die recht doet aan de gevestigde bedrijven, maar ook garanties geeft voor een goede kwaliteit van de leefomgeving. Om ervoor te zorgen dat gevestigde bedrijven geen overlast voor de omgeving veroorzaken, wordt bij bestemmingsplannen het uitgangspunt gehanteerd dat milieubelastende en hindergevoelige functies ruimtelijk van elkaar worden gescheiden. De milieuzonering is gebaseerd op de Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB) uit de brochure *Bedrijven en Milieuzonering*. In de SvB wordt met een indeling in milieucategorieën (de 'SBI-codering') aangegeven of de milieubelasting van een bedrijf of een bedrijfsactiviteit ten opzichte van een hindergevoelige functie toelaatbaar kan zijn. Aan deze categorieën worden bepaalde omgevingstypen en/of richtafstanden gekoppeld.

De milieuzonering van het bedrijventerrein wordt bepaald door de gevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied en gevoelige functies binnen het plangebied. Gevoelige functies zijn woningen en woongebieden. Daarnaast moet gedacht worden aan scholen, ziekenhuizen en recreatieve functies. De richtafstanden tot deze gevoelige functies is afhankelijk van het gebiedstype; 'rustige woonwijk' of 'gemengd gebied'. De richtafstanden voor de milieucategorieën die in de SvB worden aangehouden ten opzichte van een rustige woonwijk en een gemengd gebied staan in de tabel (zie volgende bladzijde). De grootste afstand is daarbij bepalend voor de richtafstand die dient te worden aangehouden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies.

Richtafstanden SvB (bron: bedrijven en milieuzonering)

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Conclusie

Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze richtlijnen.

5.11 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico (GR).

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties.

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Onderzoek

Een hotel met meer dan 10 kamers is een kwetsbaar gebouw. Daarbij kunnen de volgende bronnen worden onderscheiden:

- Inrichtingen: risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen
- (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties;
- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg;
- Transport van gevaarlijke stoffen per spoor;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water; Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm (één op één miljoen per jaar) geldt voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden. Dit geldt ook als deze objecten geprojecteerd zijn.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron.

Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Groepsrisicoberekeningen beogen de kans op maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Vanzelfsprekend speelt de hoogte van het groepsrisico een rol, ook de mogelijkheden voor zelfredzaamheid van personen en bestrijdbaarheid van het ongeval maken onderdeel uit van de verantwoordingsplicht. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnota's.

Op de kaart (bron: www.atlasleefomgeving.nl) staan kwetsbare objecten met groene symbolen aangegeven. Dit zijn gebouwen waarin veel mensen aanwezig kunnen zijn die mogelijk hulp nodig hebben bij een grootschalig incident. Denk hierbij aan ziekenhuizen, scholen en kinderdagverblijven. Hulpdiensten gebruiken deze gegevens om in te schatten wat het effect van een eventueel grootschalig incident kan zijn en hoe ze zich daar het beste op kunnen voorbereiden. In casu worden alleen de in de nabijheid gelegen kantoren aangegeven.

De veiligheidsrisico's worden ten aanzien van kwetsbare objecten publieke gebouwen, ongevallen met giftige, brandbare of explosieve stoffen alsmede het overstromingsrisico in beeld gebracht. Op dit moment is het bestaande kantoorgebouw een kwetsbaar object, waarbij 500 medewerkers of meer aanwezig kunnen zijn.



Figuur 30. Uitsnede kaart Atlas voor de leefomgeving - veiligheidskaarten

Dit plangebied valt binnen de risicozoneringen, het enige aandachtspunt is het aantal personen dat op elk gegeven moment binnen de projectlocatie aanwezig kan zijn.

De buisleiding (rode stippellijn), gevaarlijke stoffen (rode lijn), ongeval in tunnel (gele dubbele stippellijn) zijn op minder dan 300 meter vanaf het plangebied gelegen. Op een afstand van 600 meter ligt de nationale luchthaven. Uit hoofde hiervan zal een QRA (kwantitatieve risico analyse) moeten worden opgesteld, waarna duidelijk moet worden of een verantwoording nodig is.

De gebouwen aan de Schipholweg 275 te Badhoevedorp zijn gelegen binnen het invloedsgebied van de A4 en de A9. Zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico zijn daarom berekend. De belangrijkste conclusies naar aanleiding van de resultaten worden in dit hoofdstuk benoemd. Het plaatsgebonden risico is op het midden van de A4 en A9 kleiner dan de grenswaarde van 1.0 10⁻⁶ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde transformatie.

Conclusie

- Zowel voor de huidige als de toekomstige situatie is het groepsrisico kleiner dan de oriëntatiewaarde.
- In de huidige situatie is het groepsrisico in verhouding met de oriëntatiewaarde een factor 2.8 kleiner dan de oriëntatiewaarde.
- Door de verlegging van de A9 in de toekomstige situatie neemt het groepsrisico af en is dan een factor 12 kleiner dan de oriëntatiewaarde.
- Door de functiewijziging van het gebouw aan Schipholweg 275 neemt het groepsrisico in de toekomstige situatie iets af en is dan circa een factor 10 kleiner dan de oriëntatiewaarde.
- De circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen schrijft voor dat het bevoegd gezag ruimtelijke ordening het groepsrisico dient te verantwoorden na een adviesaanvraag aan de veiligheidsregio als hetzij het groepsrisico groter is dan de oriëntatiewaarde hetzij het groepsrisico door het besluit toeneemt. Het groepsrisico neemt door het planvoornemen toe en ligt circa een factor 10 onder de oriëntatiewaarde. Een verantwoording van het groepsrisico is opgesteld.
- Het restrisico is in de verantwoording onderzocht. Er zijn voldoende mogelijkheden voor de brandweer om de gevolgen van een incident op de rijksweg A9 te bestrijden.

In verband met de gewijzigde planopzet is voor het Corendon Flight Hotel te Badhoevedorp een aanvullend onderzoek ingesteld naar de gevolgen voor het groepsrisico. Zowel in de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico kleiner dan de oriëntatiewaarde.

Het groepsrisico met het nieuwe ontwerp (Toek2) neemt af ten opzichte van de huidige situatie. Aangezien het groepsrisico afneemt en het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor de realisatie van het Corendon Flight Hotel is het plan wat betreft externe veiligheid inpasbaar. In de bijlage zijn zowel de eerder uitgevoerde onderzoeksrapportage (ten behoeve van een eerdere planopzet c.q. voor een ander functioneel programma) als de meest recente rapportage (ten behoeve van het programma) opgenomen.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening is het aspect kostenverhaal dat in afdeling 6.4 van de wet is geregeld.

De wet verplicht de gemeente bij de vaststelling van een bestemmingsplan een besluit te nemen over het al dan niet vaststellen van een exploitatieplan. De kosten die in het kader van de grondexploitatie kunnen worden verhaald zijn wettelijk vastgelegd. Daarom moet er naast het bestemmingsplan een exploitatieplan (ex. artikel 6.12 Wro) worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan door het sluiten van een anterieure overeenkomst (ex. artikel 6.24 lid 1 Wro) met een initiatiefnemer. 'Anderszins verzekerd' betekent dat voor de desbetreffende gronden de kosten van de grondexploitatie al op een andere manier gedekt worden. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als:

- de gemeente eigenaar is van de grond. In dat geval dekt de gemeente de kosten via de gronduitgifteprijs;
- op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan, een overeenkomst over de grondexploitatie, gericht op de bouwplannen is gesloten en de gemeente kan aannemen dat de overeenkomst wordt nagekomen door de wederpartij.
- Er zal een overeenkomst gesloten worden tussen de gemeente en de eigenaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode zullen worden voorzien van een beantwoording verwerkt worden in het bestemmingsplan.

6.3 Procedure Wet ruimtelijke ordening

Inspraak

De Wet ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting voor het voeren van een inspraakprocedure. Of inspraak gehouden wordt, is afhankelijk van de gemeentelijke inspraakverordening. De inspraakverordening van de gemeente Haarlemmermeer geeft aan dat elk bestuursorgaan (in casu de gemeenteraad) besluit ten aanzien van zijn eigen bevoegdheden of inspraak wordt verleend. De beoogde transformatie binnen een klein plangebied is niet opengesteld voor inspraak aangezien het in dit geval doelmatiger is om via bijvoorbeeld het spreekrecht bij raadsvergaderingen te laten gebruiken door inspraakgerechtigden. Bij de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan kan een ieder zijn zienswijze(n) naar voren brengen.

Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1 Bro)

Ingevolge artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is overleg gevoerd met verschillende instanties over het (voorontwerp)bestemmingsplan.

Hierbij zijn aan de volgende instanties een reactie gevraagd:

- Provincie Noord-Holland.
- Gemeente Amsterdam.
- Luchthaven Schiphol.
- Hoogheemraadschap Rijnland.
- Veiligheidsregio Kennemerland.

Van de laatste twee instanties zijn (inhoudelijke) reacties ontvangen, welke zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Het hoogheemraadschap gaf aan dat in de toelichting bij het bestemmingsplan een waterparagraaf ontbreekt. Wel wordt in paragraaf 3.3 onder het kopje

"Waterstructuur Badhoevedorp" aangegeven dat de aanwezige verharding niet toeneemt. Het is echter niet duidelijk of dit betrekking heeft op dit plan of alle ontwikkelingen binnen Badhoevedorp. Figuur 21.1 en 21.2 geeft de huidige situatie en inrichtingsschets van Corendon. Aan de hand van deze tekeningen is het echter niet mogelijk te concluderen dat er geen toename is aan verhard oppervlak. Vanwege genoemde onduidelijkheden is gevraagd in de toelichting een waterparagraaf op te nemen en het een en ander nader te verduidelijken (eventueel met een vlakkenkaart). In het ontwerpbestemmingsplan is hieraan gevolg gegeven.

De Veiligheidsregio stuurde een uitgebreide memo aangaande het veiligheidsbeleid. Ze gaf aan dat het van belang is om risicobronnen en risico-ontvangers afdoende van elkaar gescheiden te houden. In de huidige situatie is de afstand tussen de het Skyline Plaza hotel en de A4 beperkt. Conform de landelijke regelgeving is er geen bezwaar tegen de omvorming van het Sonygebouw naar een hotel. Het externe veiligheid beleid van de gemeente Haarlemmermeer maakt het ook mogelijk om het Sonygebouw om te vormen tot hotel. Het hotel ligt wel binnen het invloedsgebied van een risicobron, maar niet binnen de 100% letaliteits zone. Daarnaast ligt het groepsrisico onder de oriënterende waarde en neemt in de nieuwe situatie verder af. Omdat het hotel wel binnen het invloedsgebied van de A9 ligt moet het gemeentebestuur, conform het beleid externe veiligheid van de gemeente Haarlemmermeer, wel motiveren waarom de ontwikkeling gewenst is.

De Veiligheidsregio adviseert om de volgende maatregelen onderdeel uit te laten maken van de motivatie c.q. het ontwikkelingsvoornemen teneinde de risico's te beperken en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en hulpverlening te vergroten (noot: deze hebben met name betrekking op het bouwen/de constructie en hebben geen relevantie voor het bestemmingsplan):

1. (Nood)uitgangen: De (nood)uitgangen van het hotel dienen zodanig gesitueerd te worden dat aanwezigen bij een (dreigende) brand gelegenheid hebben te vluchten. Hierbij dient minimaal één (nood)uitgang van de bron af gericht te zijn. Alle (nood)uitgangen dienen aan te sluiten op de infrastructuur binnen en buiten het plangebied.
2. Mechanische ventilatie: De mechanische ventilatie van het hotel moet centraal afgeschakeld kunnen worden. Alle ramen/ventilatieopeningen moeten handmatig te sluiten zijn.
3. Noodplannen: Voor het hotel moet een noodplan worden opgesteld. Dit noodplan moet mede op basis van de genoemde externe veiligheidsrisico's opgesteld te worden. De sector Proactie & Preventie van de Brandweer Kennemerland kan daarbij ondersteuning leveren.
4. Risicobewustzijn: Draag zorg voor een goede informatievoorziening aan de aanwezige personen, opdat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit. U kunt hierbij denken aan publieke voorlichtingscampagnes als 'Denk vooruit'.

7 JURIDISCHE ASPECTEN

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als nadere uitleg bij de regels. Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke gegevens ingetekend. Er wordt onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. de 'Inleidende regels', bestaande uit een begrippenlijst en regels over de 'wijze van meten';
2. de 'Bestemmingsregels' die te onderscheiden zijn in regels voor gewone, rechtstreekse bestemmingen, uit te werken en te wijzigen bestemmingen en dubbelbestemmingen;
3. de 'Algemene regels' die in principe betrekking hebben op alle bestemmingen, die in het plangebied voorkomen;
4. de 'Overgangs- en slotregels' die bestaan uit het overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het bestemmingsplan moet worden aangehaald

Inleidende regels

Wijze van meten

Het voorliggende bestemmingsplan regelt het gebruik van een klein perceel en is een zogenaamd postzegelplan of partiële herziening. Het plan voorziet in de bestemmingswijziging ten opzichte van het vorige bestemmingsplan, Badhoevedorp Lijnden – Oost en maakt ten opzichte van dit plan een extra aantal specifieke gebruiksfuncties mogelijk. In de bestemmingsmethodiek is aangesloten bij het geldende bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden – Oost. Daarnaast zijn enkele passages in de regels aangepast om aan te sluiten bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

Bestemmingsregels

Bestemmingsomschrijving en specifieke gebruiksregels

Elke bestemming kent een regeling omtrent gebruik en bouwen. De regeling omtrent gebruik is opgenomen onder de 'bestemmingsomschrijving'. Hierin staat per bestemming precies beschreven welke functies zijn toegestaan. Daarnaast is ook een zogenaamde specifieke gebruiksregeling opgenomen. Deze regeling kan gezien worden als een nadere uitwerking van de bestemmingsomschrijving.

Bouwregels en bouwvlaksystematiek

Voor het bouwen is uitgegaan van de 'bouwvlaksystematiek'. Binnen het bouwvlak dat is aangegeven op de verbeelding is het hoofdgebouw toegestaan. Binnen en buiten het bouwvlak mogen bijbehorende bouwwerken worden gebouwd. Bij de bestemming 'Gemengd' is ervoor gekozen om een ruim bouwvlak om de gebouwen te trekken. Via een percentageregeling wordt voorkomen dat het bouwvlak geheel wordt volgebouwd. Op de verbeelding is voor elk gedeelte van het bouwvlak een bouwaanduiding 'maximale bouwhoogte' opgenomen. Tenslotte is er een bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – overkapping zwembad' opgenomen ten behoeve van de realisatie van een semi-permanente overkapping ter plaatse van de te realiseren zwembad.

Flexibiliteitsregelingen

In de bestemming 'Gemengd' en in hoofdstuk 3 van de regels (algemene bepalingen) is voorzien in flexibiliteitsregelingen. Dit kan een regeling zijn voor het afwijken van de bouw- of gebruiksregels (vroeger bekend als vrijstelling of ontheffing) of een regeling zijn waarmee een bepaald onderdeel van de bestemming kan worden gewijzigd.

De afweging voor toepassing van de ingebouwde flexibiliteit ligt in principe bij het college van burgemeester en wethouders maar kan bij uitzondering ook liggen bij de provincie of zelfs het Rijk. Om

deze reden is de passage 'het bevoegd gezag' opgenomen. Overigens wordt voor de goede orde opgemerkt dat men ervan uit mag gaan dat in vrijwel alle gevallen het college van burgemeester en wethouders het bevoegd gezag is. Met instemming van het college kan bijvoorbeeld worden afgeweken van maten en percentages die gegeven zijn op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan. Met het oog op de juridische haalbaarheid kent de flexibiliteit van het plan wel zijn grenzen.

Binnen de bestemming gemengd is een specifieke regeling opgenomen, zodat het bevoegd gezag kan afwijken van de vastgestelde maximale oppervlakte voor de functies; kantoren, congres- en vergaderfaciliteiten, hotel, logies/shortstay-appartementen, restaurant/bars en spa/wellness. Hieraan zijn echter wel voorwaarden verbonden, zo dient onder andere altijd sprake te zijn van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Verder is een regeling opgenomen dat het bevoegd gezag kan afwijken om gelijk te stellen functies toe staan. Ook hier zijn dezelfde voorwaarden aan verbonden.

Artikel 3, Gemengd

Deze bestemming wordt gegeven aan gronden die een duidelijk gemengd karakter hebben en waarbij niet duidelijk is welke functie als hoofdfunctie kan worden aangewezen. In dit specifieke geval kan het voorziene gebruik niet onder één hoofdgroep van bestemming worden opgenomen, om deze reden is besloten om de bestemming gemengd aan de gronden toe te kennen. Binnen de bestemming zijn de functies kantoren, congres-/vergaderfaciliteiten, hotel, logies/shortstay-appartementen, restaurant en bars/lounges toegestaan.

Voor de bouwregels van deze bestemmingen is overigens aangesloten op de bouwregels van naastgelegen bestemmingen om een evenwichtig bebouwingsbeeld zoveel als mogelijk te bewaren.

In de gebruiksregels is met een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein (minimaal 419 parkeerplaatsen conform de parkeerberekening in paragraaf 5.2). Tevens is de ontwikkeling en het behoud van een ecologische verbindingzone ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingzone' vermeld.

Artikel 4, Leiding – Water

Ter bescherming van de planologisch relevante leidingen in het plangebied is de dubbelbestemming 'Leiding' opgenomen. De volgende leidingen bevinden zich in het plangebied, met bijbehorende belemmeringenstrook c.q. zakelijke rechtstrook:

- waterleiding met een belemmeringenstrook c.q. zakelijke rechtstrook van 5 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding.

Ten behoeve van de andere voorkomende bestemming(en) mag gebouwd worden, voor zover er geen risico's bestaan met betrekking tot de veiligheid van de leidingen. Om dit goed te kunnen bepalen is er een verplichting opgenomen om advies in te winnen bij de leidingbeheerder.

Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan.

Artikel 5 - Anti-dubbelregel

De antidubbelregel voorkomt dat een cumulatie van bebouwing optreedt en de maximale maatvoering in het bestemmingsplan wordt overschreden. Deze regeling is verplicht overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Artikel 6 - Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

De regeling 'Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening' is opgenomen om invulling te geven aan de afstemming tussen de bouwverordening en het bestemmingsplan zoals gesteld op grond van artikel 9 van de Woningwet. Dit om te voorkomen dat bepalingen uit de bouwverordening in haar geheel buitenspel worden gezet, terwijl deze bepalingen wel belangrijk zijn voor de detailtoetsing van het bouwplan. De bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijft

buiten toepassing, tenzij het gaat om het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen, de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden en de ruimte tussen bouwwerken.

Artikel 7 - Algemene bouwregels

De bestaande afwijkingenregeling is bedoeld om te voorkomen dat bouwwerken onbedoeld onder het overgangsrecht worden gebracht. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als een vergund bijgebouw wat groter is dan wordt toegestaan in dit bestemmingsplan. Deze regeling stelt zeker dat het bijgebouw dat gewoon kan blijven bestaan en eventueel kan worden herbouwd.

Artikel 8 - Algemene aanduidingsregels

Geluidzone - industrie

Het zonebesluit als bedoeld in artikel 53 van de Wet geluidhinder wijst de luchthaven Schiphol als gezoneerd industrieterrein aan, en geeft de 50 dB(A) en 55 dB(A) geluidbelastingcontouren aan. Binnen deze zones mogen in principe geen nieuwe woningen en andere geluidgevoelige gebouwen worden gebouwd. Zowel de 50 dB(A) en de 55 dB(A) geluidbelastingcontour ligt in het plangebied. De 50 dB(A) zonegrens is op de verbeelding aangegeven met de aanduiding 'Geluidzone – industrie'. Geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder zijn binnen de zones wel toegestaan, indien daarvoor een hogere grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder is verleend.

Luchtvaartverkeerzone – LIB

Op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol geldt in de omgeving van Schiphol een aantal beperkingen. Het plangebied is op de bij het besluit behorende gelegen binnen de zones waarop artikel 2.2.2 en 2.2.3 van het besluit van toepassing zijn. Op grond hiervan gelden hoogtebeperkingen voor nieuwe bebouwing, in dit geval betreft de maximale hoogte 20 meter. Voorts gelden er beperkingen ten aanzien van het gebruik, met het oog op het voorkomen van vogelaantrekkende werking. De beide artikelen worden in de regels onverkort van toepassing verklaard, ongeacht het bepaalde in de overige bestemmingen.

Artikel 9 - Algemene afwijkingsregels

Behoudens de regels inzake afwijking bij de verschillende bestemmingen geldt ook een aantal algemene regels inzake afwijking. Het bevoegd gezag kan in een aantal gevallen, mits er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde op de verbeelding en in de regels.

Artikel 10 - Algemene wijzigingsregels

Het kan voorkomen dat bij planontwikkeling bestemmingsgrenzen voor een klein deel worden overschreden. Om te voorkomen dat voor een dergelijke kleine overschrijding een nieuw bestemmingsplan moet worden opgesteld, is een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen om bestemmingsgrenzen aan te passen in verband met de daadwerkelijke toestand van het terrein of in verband met de technisch betere inpasbaarheid.

Artikel 11 - Overige regels, verwijzing naar andere regelgeving

In dit bestemmingsplan wordt veelvuldig verwezen naar andere regelingen. Deze kunnen wijzigen. Om te voorkomen dat er dan knelpunten ontstaan bij toetsing van omgevingsvergunningen aan het bestemmingsplan of bij handhaving is deze regeling getroffen. Overigens laat deze regeling onverlet dat wetgeving van hogere orde het bepaalde in het bestemmingsplan opzij kan zetten. Er is voor gekozen om als 'ijkpunt' uit te gaan van het moment van vaststelling van het bestemmingsplan. Dit is het moment waarop de besluitvorming is afgerond en het niet langer mogelijk is om rekening te houden met wijzigingen in andere wet- en regelgeving.

Overgangs- en slotregels

Artikel 12 - Overgangsrecht en Artikel 13 - Slotregel

In de overgangs- en slotregels zijn de overgangsbepalingen en de citeerregel opgenomen. De citeerregel (slotregel) maakt duidelijk onder welke naam het bestemmingsplan wordt vastgesteld. De overgangsbepalingen regelen de situaties waarin functie of gebruik onder het overgangsrecht wordt gebracht en illegale functies die niet positief zijn bestemd. Met andere woorden: situaties waarin het bestemmingsplan het feitelijk aanwezige gebruik of bebouwing (niet langer) toestaat. Voor zover er sprake is van een legale situatie die met dit nieuwe plan wordt wegbestemd, mag deze situatie voort blijven bestaan. Voor zover het betreft het bouwen is het mogelijk om zelfs beperkt uit te breiden indien er sprake is van een calamiteit. Met betrekking tot gebruik mag dit gewijzigd worden, maar moet het nieuwe gebruik wel 'minder strijdig' worden met het bestemmingsplan. De exacte uitleg van deze regeling wordt in hoge mate bepaald door de jurisprudentie en laat zich lastig uitleggen. Mede om deze reden heeft de wetgever ervoor gekozen om de overgangsbepalingen uniform op te stellen en de gemeentes te verplichten deze regeling over te nemen in het bestemmingsplan.

Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn voorschriften opgesteld waarbij het bestaande gebruik van gebouwen en bouwwerken in principe het uitgangspunt vormt. Dit betekent dat de huidige situatie in regels is vastgelegd. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan 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 het plan gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. 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 het bestemmingsplan. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de regels wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de regels 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.