

HOOFDDORP KRUISWEG 583 EN 631

Bestemmingsplan – Vastgesteld 16 april 2020

Toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: INLEIDING.....	1
1.1. AANLEIDING	1
1.2. LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	2
1.3. DOEL EN PLANVORM	2
1.4. GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN EN REGELINGEN.....	3
1.5. PLANPROCES	4
1.6. LEESWIJZER	4
HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	5
2.1. RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....	5
2.2. FUNCTIONELE STRUCTUUR	8
HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING	9
3.1. RIJK EN EUROPA	9
3.2. PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	12
3.3. GEMEENTELIJK BELEID.....	15
HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE.....	18
4.1. VISIE OP HET PLANGEBIED, HET TOTAAL CONCEPT	18
4.2. BOUWPLANNEN	19
4.3. VERKEER EN PARKEREN	26
HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	29
5.1. WATER	29
5.2. BODEM	33
5.3. FLORA EN FAUNA	35
5.4. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	37
5.5. GELUID	38
5.6. LUCHT.....	39
5.7. EXTERNE VEILIGHEID.....	40
5.8. LUCHTVAARTVERKEER	41
5.9. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	43
HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID	44
6.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	44
6.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	44
HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN	45
7.1. OPZET REGELS EN VERBEELDING	45
7.2. INLEIDENDE REGELS	45
7.3. BESTEMMINGSREGELS.....	46
7.4. ALGEMENE REGELS.....	46
7.5. OVERGANGS- EN SLOTREGELS	47
7.6. HANDHAAFBAARHEID	47

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding

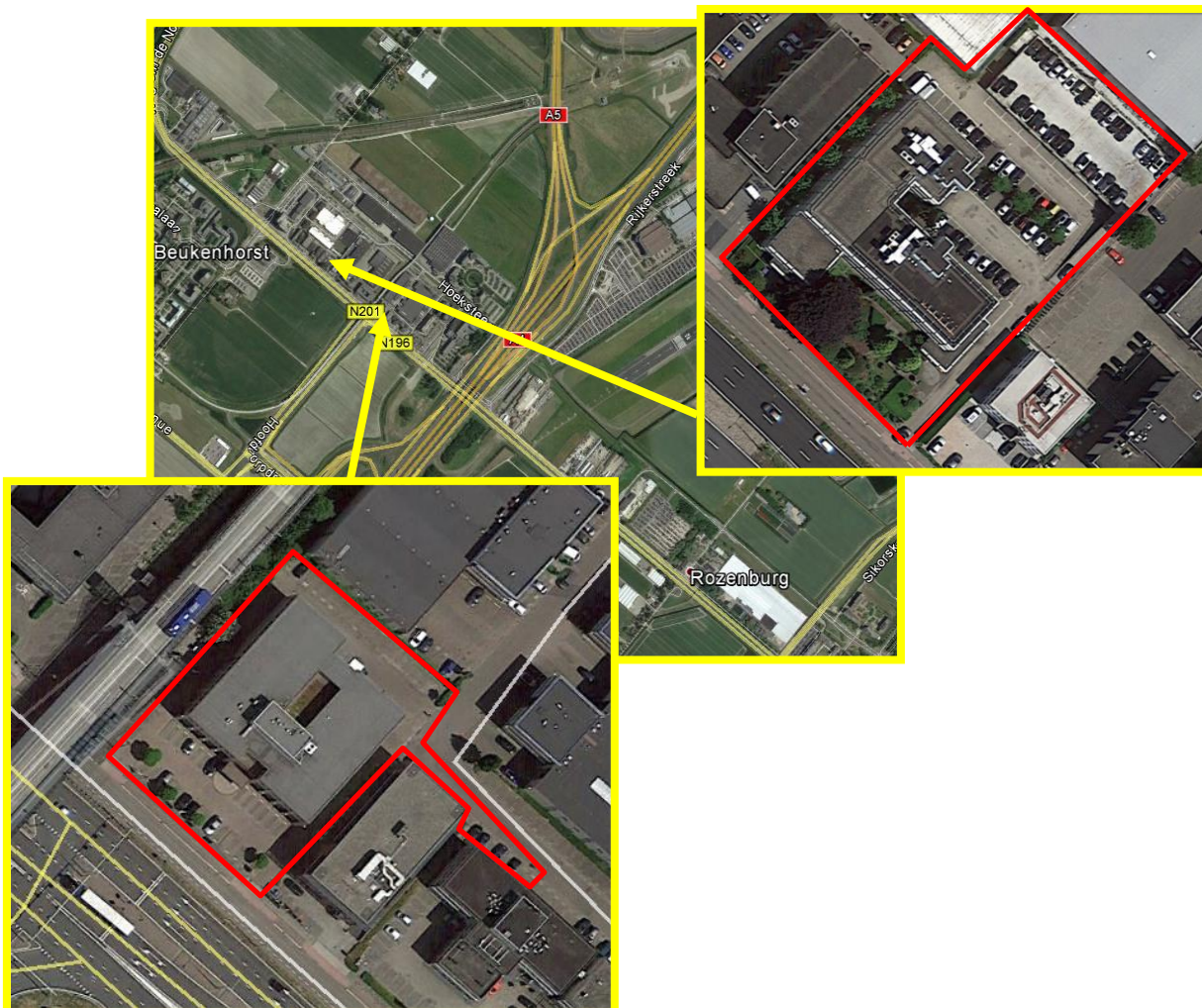
Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de transformatie van twee kantoorgebouwen door sloop en nieuwbouw naar een samenhangend hotelconcept in twee aparte gebouwen. De gebouwen bevinden zich aan de Kruisweg 583-587 en Kruisweg 631-641 in Hoofddorp.

Deze transformatie past in het gemeentelijk beleid om leegstaande kantoren te gebruiken voor andere doeleinden, waaronder hotels. Het voornemen is in het kader van de toets aan de hotelladder positief beoordeeld.

De hotelfunctie is op grond van het geldende bestemmingsplan niet toegestaan. Het is daarom nodig om voor de realisatie van hotels het planologische kader te actualiseren. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bestaat uit twee kavels en is gelegen aan de Kruisweg 583-587 en Kruisweg 631-641, tussen de A4 bij de afslag Hoofddorp en het spoortracé Schiphol-Leiden. De ligging en begrenzing zijn in de volgende afbeelding weergegeven.



Afbeelding: ligging en indicatieve begrenzing plangebied (bron: Google Earth)

1.3. Doel en planvorm

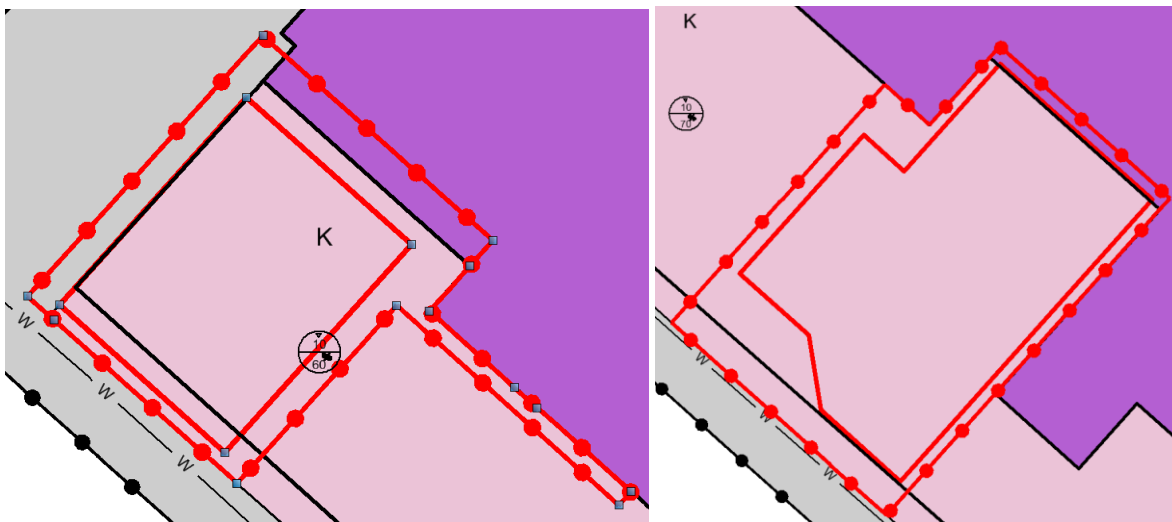
De doelstelling van het bestemmingsplan Hotels Kruisweg 583 en 631 is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2.

Bij dit bestemmingsplan gaat het om een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan, waarbij flexibiliteit voor ontwikkelingen een belangrijk uitgangspunt is.

1.4. Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan Hoofddorp Kruisweg 583 en 631 vervangt voor een gedeelte de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld	Onherroepelijk
Bestemmingsplan Hoofddorp De Hoek en omgeving	23-05-2013	26-08-2015
Parapluplan parkeerregels	04-10-2018	01-01-2019



Figuren: bestemmingsplangebied en hier te vervangen bestemmingsplannen: Kruisweg 583 (links) en Kruisweg 631 (rechts), bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

Bestemmingsplan Hoofddorp De Hoek en omgeving (2015)

Het gehele plangebied valt binnen het bestemmingsplan in de bestemming 'Kantoor'. Daarnaast gelden ter plaatse ook de dubbelbestemmingen 'Leiding – Water' en 'Waarde – Archeologie' en de gebiedsaanduidingen 'Geluidszone-Industrie' en 'Luchtvaartverkeerzone'.

De gebouwen moeten gesitueerd worden binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak. Ter plaatse geldt binnen het bouwvlak een maximum bouwhoogte van 10 meter en een maximum bebouwingspercentages van 60% (van het terrein) voor de locatie aan de Kruisweg 583 en 70% voor de locatie aan de Kruisweg 631. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning de maximale bouwhoogte met 5 meter verhogen voor het op stedenbouwkundig aanvaardbare wijze behuizen van de technische installaties, met dien verstande dat maximaal 25% van het dakvlak mag worden bebouwd.

Parapluplan parkeerregels (2019)

Het gehele plangebied valt ook binnen het parapluplan. Hierin worden regels met betrekking tot parkeren, stallen, laden en lossen gegeven, die alle regels met betrekking tot parkeren, stallen, laden en lossen in het bestemmingsplan De Hoek en omgeving vervangt of aanvult.

1.5. Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals vastgesteld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het voorontwerp bestemmingsplan wordt ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan Rijk, provincie, hoogheemraadschap en andere betrokkene partijen, zoals Gasunie en Liander. Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan. Vervolgens kan een ieder tijdens de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan schriftelijk, mondeling of digitaal een zienswijze kenbaar maken. De ingediende zienswijzen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Dit kan uitsluitend door belanghebbenden die ook een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend, of door een ieder voor zover het onderdelen betreft die door de gemeenteraad gewijzigd zijn vastgesteld.

1.6. Leeswijzer

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

HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke structuur

Het plangebied is gelegen aan de oostrand van Hoofddorp, op korte afstand van de afrit van de A4. De omgeving wordt gedomineerd door de aanwezige infrastructuur, namelijk de A4, A5 het spoortraject Amsterdam – Schiphol – Den Haag, de N196 en N201 en natuurlijk de luchthaven Schiphol, die zich op circa 1 km ten noordoosten van de locatie bevindt. De Kruisweg zelf vormt de belangrijkste toegangsweg tot Hoofddorp. De locatie is centraal gelegen in de regio en zeer goed bereikbaar per auto en ook per openbaar vervoer.



Afbeelding: ligging plangebied in de regio

In de directe omgeving bevinden zich uitsluitend niet-woonfuncties, zoals kantoren, bedrijven en horeca in de vorm van hotels (Best Western, Bastion en NH) en een fastfoodrestaurant (McDonald's).

Het plangebied omvat de twee kantoor kavels aan de Kruisweg 583-587 en 631-641, welke op circa 220 meter afstand van elkaar zijn gelegen.

Kruisweg 583-587

Het te slopen kantoorgebouw bestaat uit drie bouwlagen en een opbouw met technische ruimten. Het gebouw verkeert in redelijke staat, maar de uitstraling is niet uitnodigend.



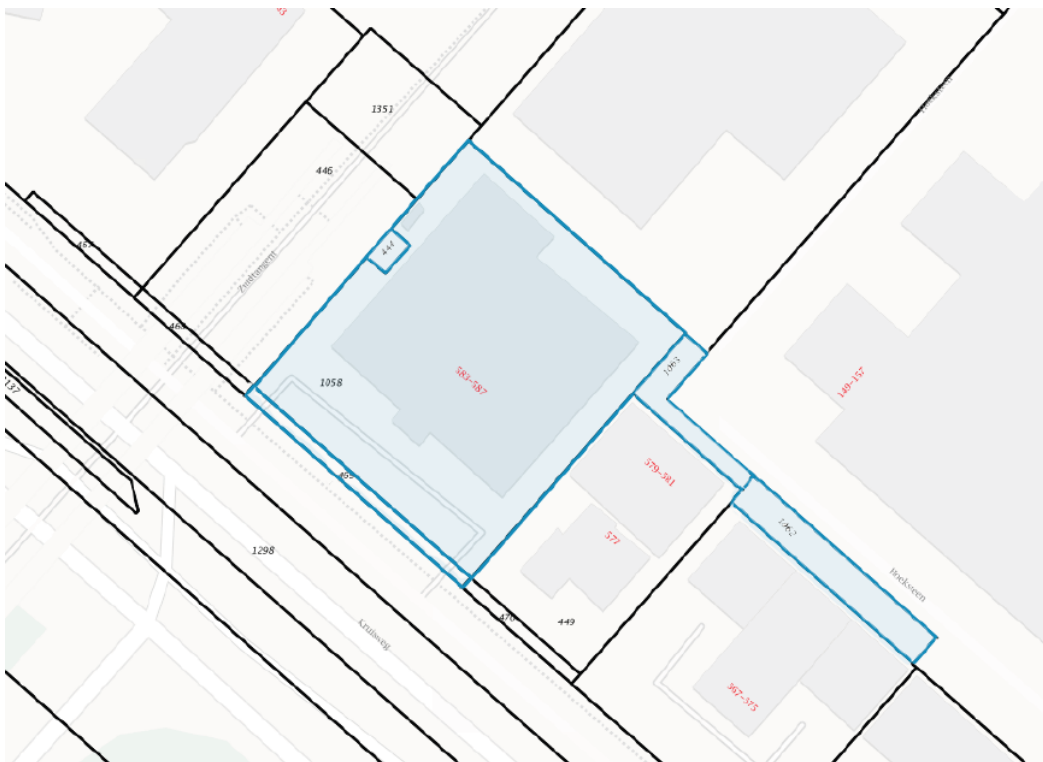
Afbeelding: huidige bebouwing projectlocatie

De bouwhoogte bedraagt 10,4 en 13 meter (6,5 respectievelijk 9,5 meter +NAP).



Afbeelding: bouwhoogte huidige bebouwing

Het gebouw is gelegen op een kavel dat verdeeld is over vijf kadastrale percelen. Het totale oppervlak van het kavel bedraagt 3.044 m². Langs de Hoeksteen (percelen 1062 en 1063, zie volgende afbeelding) bevinden zich 20 parkeerplaatsen die horen bij dit pand. Betreffende gronden maken daarom onderdeel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan.



Afbeelding: deelgebied 583-587, verdeeld over perceelnummers 1085, 1062, 1063, 469 en 444

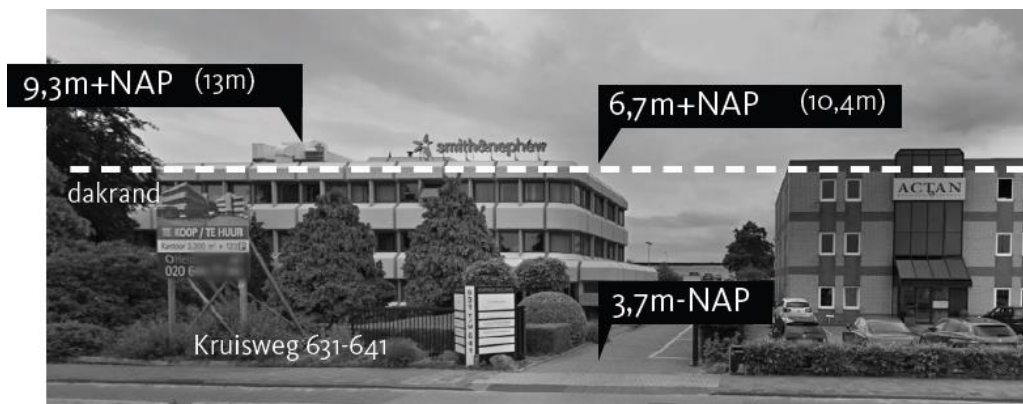
Kruisweg 631-641

Het te slopen kantoorgebouw bestaat uit drie bouwlagen en een opbouw met technische ruimten aan de achterkant. Het gebouw verkeert in redelijke staat, maar de uitstraling is niet uitnodigend.



Afbeelding: huidige bebouwing projectlocatie

De bouwhoogte bedraagt 10,4 en 13 meter (6,7 respectievelijk 9,3 meter +NAP).



Afbeelding: bouwhoogte huidige bebouwing

Het gebouw is gelegen op een kavel dat verdeeld is over twee kadastrale percelen. Het totale oppervlak van het kavel bedraagt 4.944 m². Achter het kantoorgebouw bevindt zich een parkeerterrein en een parkeerdek.



Afbeelding: deelgebied Kruisweg 631-641, verdeeld over perceelnummers 1038 en 1574

2.2. Functionele structuur

Kantoren

Het plangebied heeft in het geldende bestemmingsplan een kantorenbestemming en is in de huidige situatie voor het grootste deel bebouwd met kantoorbebouwing. De vrije ruimten rond de bebouwing zijn bijna volledig verhard en in gebruik voor parkeren.

HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING

3.1. Rijk en Europa

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

Op 13 maart 2012 heeft het kabinet de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) vastgesteld. De SVIR 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.

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, brainports, 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 de positie te behouden als Mainport moet de luchtvaartcapaciteit meegroeien.

Betekenis voor dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan heeft geen directe invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang, maar speelt wél een belangrijke rol in de economische versterking van de regio rond Schiphol en draagt daarmee bij aan een verbetering van het vestigingsklimaat van Amsterdam, waardoor ook de concurrentiekracht van het land wordt vergroot. Binnen het Rijksbeleid is daarnaast sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking, die is gebaseerd op de SER-ladder. Die ladder is vastgelegd in

het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling?
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt?
- Indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Toetsing aan de Ladder vindt plaats in paragraaf 3.1.3. van deze plantoelichting.

Conclusie

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

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het wettelijk kader bestaat uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), het Barro en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). In de Wro is het medebewind van de provincie ten behoeve van het uitvoeren van het rijksbelang geregeld. Ook is de wettelijke grondslag verstrekt voor het Rijk en de 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 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 1^e 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 2^e 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 Rarro vastgesteld op 16 december 2011 (zie Stb. 2011, nr. 666) resp. 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 wijzigingen van niet inhoudelijke aard naar aanleiding van enkele nieuwe ontwikkelingen en worden enkele onjuistheden hersteld.

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.

Betekenis voor dit bestemmingsplan

Geen van de in het Barro geformuleerde belangen zijn van toepassing op dit bestemmingsplan. Het plangebied ligt op minimaal circa 360 meter afstand van de Rijksweg A4, die in het Barro als hoofdweg is aangewezen (titel 2.7). De omvang van de in dit bestemmingsplan mogelijke gemaakte ontwikkeling van hotels en de afstand maakt, dat er geen rekening mee moet worden gehouden. Het plan is dan ook in overeenstemming met het Barro.

Conclusie

Dit bestemmingsplan ondervindt geen belemmeringen als gevolg van het Barro.

3.1.3. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro is de 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder') opgenomen. Op grond van deze bepaling dient voor alle stedelijke ontwikkelingen naar de volgende treden gekeken te worden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling?
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt?
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Betekenis voor dit bestemmingsplan

Het onderhavige project kwalificeert als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het is daarom nodig om de ladder te doorlopen.

Het bestemmingsplan voorziet met de nu beoogde hotelontwikkeling in de verhoging van de kwaliteit van het plangebied. Zo worden twee leegstaande kantoorpanden zonder uitstraling gesloopt en getransformeerd naar een bijzonder hotelconcept. Het gaat hierbij om een mooi concept dat nog niet voorkomt in de omgeving van het plangebied. De locatie bevindt zich in een in de Regionale Hotelstrategie aangewezen kansengebied voor hotelontwikkelingen (zie ook paragraaf 3.2.4). De nieuwe bebouwing past binnen de kaders van het bestemmingsplan De Hoek en omgeving. Door de vaststelling van dit bestemmingsplan wijzigt alleen de functie, niet de bebouwingsmogelijkheden en de omvang hiervan.

De hotels zullen bijdragen aan de behoefte om de multifunctionaliteit van het gebied te vergroten, door in te spelen op de transformatie van De Hoek. De kantoorwijk zal langzamerhand veranderen in een gevarieerde bestemming. De matige kwaliteit van de huidige bebouwing wordt hierbij sterk verbeterd. Werken, tijdelijk verblijven en recreëren zullen in de toekomst niet meer strikt gescheiden zijn. Het thema 'Stay & Meet' en 'Dynamische Horeca' springt daarop in. De hotels hebben naast het accommoderen van gasten, een gevarieerd actief zakelijk, cultureel en culinair programma. De hotelfunctie biedt door gebruik buiten kantooruren een impuls voor de veiligheid op straat, daar waar nu alleen kantoren overdag bezocht worden. De horeca van de hotels zal ook de werknemers van de

omliggende kantoren en bedrijfspanden aantrekken voor een goede maaltijd. Ook de vergaderfaciliteiten kunnen door niet-gasten worden aangewend. Door de relatie van de twee locaties met elkaar en het uitstekende openbaar vervoer op loopafstand, wandelen mensen langs de straat. De omgeving wordt daardoor minder anoniem. Ook in de avond is er leven op straat.

De stad Amsterdam is vol met hotels en toeristen. Door spreiding buiten de stad naar bijvoorbeeld de Kruisweg in Hoofddorp, zal de hele regio (dus ook Hoofddorp) meer profiteren van de bezoekers. Er bevindt zich nauwelijks dag horeca in het gebied. Dit concept speelt hierop in.

In het kader van de hotelladdertoets is het presentatieboek voor het hotelconcept opgesteld en positief beoordeeld.

Conclusie

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Aangetoond wordt dat het initiatief past binnen de regionale afspraken voor nieuwe hotelinitiatieven. De onderhavige locaties zijn aangewezen als kansengebied voor zakelijke hotelontwikkelingen door transformatie. Door deze transformatie wordt ook de leegstaand van kantoren tegengegaan, wordt de kwaliteit van de bebouwing verbeterd en de levendigheid op straat, met name in de avonduren verhoogt. In het gebied bevinden zich diverse bedrijven en kantoren met veel werknemers, maar geen dag-horeca. Hierop speelt dit bijzondere concept in. Er is voldoende behoefte voor het nu mogelijk gemaakte programma. Het plangebied ligt binnen het bestaand stedelijk gebied, waarbij de bestaande bebouwing wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Dit bestemmingsplan voldoet daarom aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2. Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1. Omgevingsvisie NH2050

De nieuwe omgevingsvisie is op 19 november 2018 vastgesteld en sinds 7 december in werking. De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving.

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

PlanMER

Het PlanMER is opgesteld door de combinatie van onafhankelijke adviesbureaus Tauw en Royal Haskoning DHV en brengt in beeld welke kansen en risico's de omgevingsvisie biedt voor de leefomgeving. De algemene conclusie is dat de ontwikkelprincipes in de omgevingsvisie de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de omgevingsvisie 2050.

3.2.2. Provinciale ruimtelijke verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening bevat algemene regels over de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, waarbij een provinciaal belang speelt. 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.

De laatste wijziging van de PRV is op 14 januari 2019 door Provinciale Staten vastgesteld. In deze wijziging zijn onder andere de artikelen met betrekking tot Kleinschalige ontwikkeling, Natuurnetwerk Nederland en Strandzonerings aangepast. De gewijzigde PRV is op 1 februari 2019 in werking getreden.

Betekenis voor dit bestemmingsplan

- Bestaand Stedelijk Gebied (BSG)

De onderhavige projectlocatie ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals benoemd in de verordening. De transformatie van bestaande kantoorgebouwen tot hotels past binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

- Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een ruimtelijk plan of besluit kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De voor dit project relevante afspraken zijn in paragraaf 3.2.4 toegelicht. Het project is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Conclusie

Uitgaande van bovenstaande analyse is de ontwikkeling van hotels in overeenstemming met de Provinciale Verordening. Daarmee is dit bestemmingsplan niet in strijd met de voorschriften uit de Provinciale Verordening.

3.2.3. Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) 3.0

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. Als onderdeel van het Platform Regionaal Economische Structuur (PRES) is Plabeka een vooruitstrevend informeel samenwerkingsverband van regionale en lokale overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de MRA werken 34 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam met elkaar samen op thema's als Verstedelijking, Economie, Landschap en Verkeer & Vervoer. De doelstelling van Plabeka luidt: "het bevorderen van het internationaal vestigingsklimaat, onder meer door het zorgen voor goede vestigingsplaatsmogelijkheden op (voldoende) bedrijventerreinen en kantorenlocaties"

De MRA staat wat betreft de aanpak van de bestaande kantorenvorraad tot 2020 voor drie opgaven:

- Sloop/transformatie van 1,1 mln m² bvo incurante kantoorruimte
- Een aanvullende sloop-/transformatieopgave van 0,4 mln m² bvo tot 2020 (door het achterlaten van verouderde panden en nieuwbouw van die bedrijven op uitbreidingslocaties)
- Transformatie van 1,5 mln m² bvo aan bestaande kantoren (=sloop-nieuwbouw of hoogwaardige renovatie op dezelfde locatie)

De sloop/transformatie van de onderhavige kantoorgebouwen geeft uitvoering aan dit beleid.

3.2.4. Regionale Hotelstrategie 2016-2022

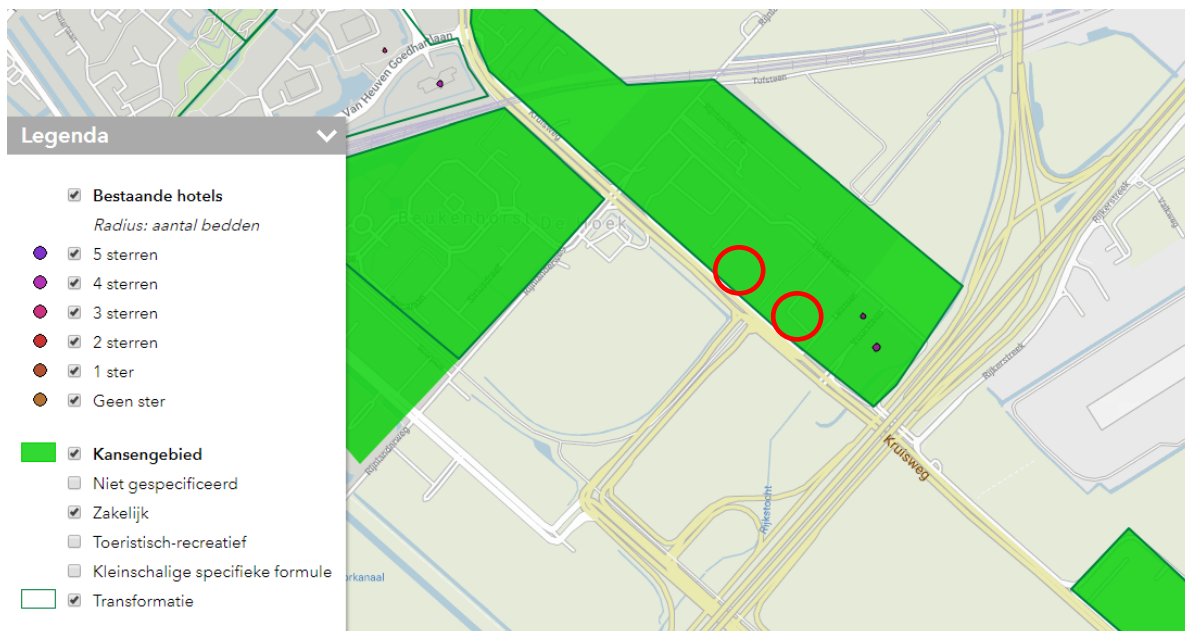
Door de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam is de "Regionale hotelstrategie 2016-2022" opgesteld.

In de regionale hotelstrategie voor de periode 2016-2022 is aangegeven dat de groei van de hotelmarkt in de regio de komende jaren doorzet, met name in Amsterdam en Haarlemmermeer. In beide gemeenten worden veel hotels door transformatie van leegstaande kantoren gerealiseerd, zoals dat in dit bestemmingsplan het geval is. Hierdoor wordt de leegstand van kantoren tegen gegaan en wordt een bijdrage geleverd om de berekende marktruimte tot 2020 te kunnen faciliteren, waardoor er een gezonde, internationaal concurrerende hotelmarkt ontstaat.

Geconstateerd werd dat bij volledige realisatie van alle hotelplannen binnen Amsterdam en Haarlemmermeer twee plafonds zullen worden bereikt, te weten:

- Het ambitieplafond van de doelstelling uit 2007, waarbij in totaal 15.000 extra hotelkamers worden gerealiseerd ten opzichte van het toen bestaande aantal hotelkamers binnen de MRA tot en met 2015.
- Het plafond van de theoretische marktruimte van circa 5.500 tot 10.700 hotelkamers berekend tot en met 2020. Dit gebeurt naar verwachting al eerder.

Het algeheel stimuleren van extra hotelkamers ten opzichte van bestaande plannen is daarom losgelaten. In plaats daarvan wordt regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardedoelvoeging: het juiste hotel op de juiste plek zodat een discrepantie tussen vraag en aanbod wordt voorkomen.



Afbeelding: kansenkaart hotel, projectlocatie rood omcirkeld

Voor nieuwe initiatieven dient daarom eerst de Hotelladder MRA ingevuld te worden. Een belangrijk aspect is hierbij ook de ligging in een kansengebied. De in dit bestemmingsplan voorziene hotelontwikkeling is positief getoetst aan de Hotelladder. Het project ligt bovendien in een kansengebied voor de zakelijke markt door transformatie (zie vorige afbeelding).

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (vastgesteld in oktober 2012) worden de toekomstige ontwikkelingen van de gemeente beschreven. De Structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en het centraal stellen van de mens in dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit. De Structuurvisie is een ruimtelijk instrument. Het is bijzonder te noemen dat de keuze is gemaakt om het denken in structuren veel meer dan tot nu toe te laten leiden door de behoeften van mensen. Voor de bewoners van nu maar ook voor de inwoners van de toekomst. Duurzaamheid is hierbij eerder een wijze van denken en een ontwerpprincipe voor ontwikkelingen dan een programmatisch thema.

Het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het bieden van een actueel juridisch en planologisch kader voor de gemeente Haarlemmermeer waarmee de gemeente:

1. de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgt;
2. het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 geeft;
3. de kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen voor bovenplanse verevening biedt.

In de toekomst wil Haarlemmermeer de diversiteit aan woon- en werkmilieus - haar zogeheten atypische stedelijkheid - versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent ook dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaats vinden, zowel de ruimtelijke als de sociale ontwikkelingen. Haarlemmermeer positioneert zich ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats.

Duurzaamheid en oog voor bestaande structuren zijn leidend bij de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn daarmee:

- sterk gevarieerd en gebruikmakend van de atypische stedelijkheid;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving, en
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

Van belang is te beseffen dat de programmatische toekomst, tot 2020, grotendeels al is bepaald. Van belang is ook dat bij alle ontwikkelingen wordt gestreefd naar hoge kwaliteit en grote ruimtelijke en sociale samenhang.

In de Structuurvisie is het beleid ten aanzien van de aanpak van de leegstand van kantoren beschreven. Om lokaal en regionaal meer evenwicht te creëren. In de vraag naar en het aanbod van kantoren en bedrijventerreinen, zet Haarlemmermeer in op het faseren van het aanbod voor kantoren en de aanpak van leegstand van kantoren. Aan nieuwbouw van kantoren zal zeker behoefte blijven, maar in een vervangingsmarkt moet nadrukkelijker nagedacht worden over de vraag of ook gekozen kan worden voor een transformatie (sloop en nieuwbouw of hoogwaardige renovatie van bestaande locaties). Dit kan alleen als de locatie nog aan de andere vestigingswensen van de bedrijven voldoet. Om te voorkomen dat leegstand toeneemt, moet tegenover elke nieuwe kantoorontwikkeling ook het onttrekken van kantoorruimte staan. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door transformatie van het achtergelaten pand of door een functiewijziging naar bijvoorbeeld een hotel of (studenten)woningen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het omzetten naar woningen niet bij alle werklocaties mogelijk is, vanwege het Beperkingengebied van Schiphol.

Betekenis voor dit bestemmingsplan

De aanpak van de leegstand van kantoren is een belangrijk onderdeel van de visie. Vervanging door sloop en nieuwbouw in combinatie met transformatie naar een andere functie, zoals in dit bestemmingsplan wordt voorzien, is hierbij inbegrepen.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

3.3.2. Deltaplan Bereikbaarheid

Het Deltaplan Bereikbaarheid geeft een visie op verkeer en vervoer in Haarlemmermeer, om te komen tot een duurzaam toekomstvast mobiliteitssysteem. De doelen hierbij zijn: goede bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid. De horizon van het plan ligt op 2030.

Het parkeerbeleid heeft als doel:

- de bereikbaarheid van voorzieningen te bevorderen door het toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
- objectieve parkeeroverlast in woonwijken terug te dringen;
- de leefbaarheid te bevorderen.

Parkeren voor een voorziening of functie moet bij die voorziening worden opgelost, zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen de plangrenzen van een grootschalige ontwikkeling. De te hanteren parkeernorm is afhankelijk van het type gebied en de functie. Het parkeren mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Conclusie

Dit bestemmingsplan sluit aan op bestaande verkeersstructuren, waardoor een goede bereikbaarheid gewaarborgd wordt. Het plan is in overeenstemming met het Deltaplan Bereikbaarheid.

3.3.3. Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (actualisatie 2018)

In 2018 is het handboek parkeernormen geactualiseerd. Hierin zijn per gebied en functie parkeernormen vastgesteld. Deze zijn met een dynamische verwijzing naar dit beleid opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan. De normen zijn tevens als basis gebruikt voor de berekening van de parkeerbehoefte van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte hotelontwikkeling (zie paragraaf 4.3).

HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE

4.1. Visie op het plangebied, het totaal concept

De hotels zijn moderne lifestyle hotels met in het hart een botanische tuin. Deze groene binnenplaats is een rustige oase waar mensen ontspannen kunnen genieten en waar regelmatig verbindende activiteiten (zoals een zakenlunch) plaats zullen vinden.

De hotels hebben kamers in verschillende groottes voor zowel toeristen, zakelijke reizigers als families. Faciliteiten zijn wellness, fitness, een groot restaurant met streekproducten op de kaart, lounges, vergader- en conferentie kamers. Deze faciliteiten zijn ook toegankelijk voor bezoekers, die niet in het hotel verblijven. In het ruime binnenhof van Kruisweg 631-641 zullen regelmatig verbindende activiteiten plaatsvinden.

Het hotelconcept laat zich het beste omschrijven als lifestyle hotels met een informeel en ontspannen sfeer. Het worden karakteristieke gebouwen met een moderne maar tijdloze uitstraling. Het uitgangspunt is een 3-sterren + classificatie. Daarin wijkt het af van het grote aanbod van 4-sterren hotels in de omgeving. In de directe omgeving van De Hoek (regio Hoofddorp/Schiphol) zijn hotels ruim vertegenwoordigd en dan vooral de 4-sterren.

De hotels zijn in thematiek en functionaliteit met elkaar verbonden. Gasten van beide hotels kunnen gebruik maken van de services van beide hotels.

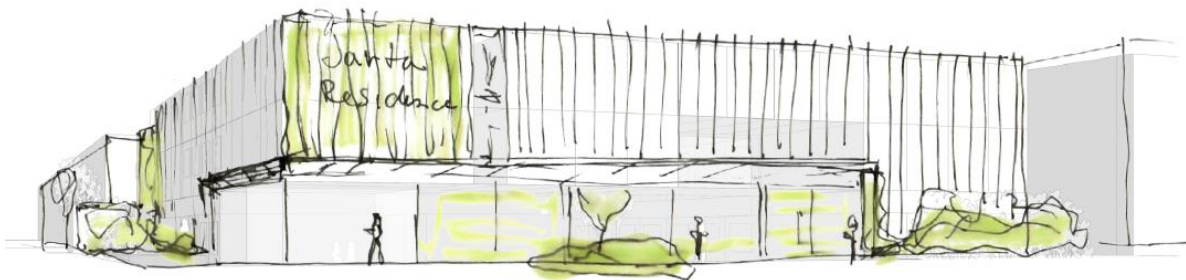


Afbeelding: ligging Hotels (nr. 631 en nr. 583)

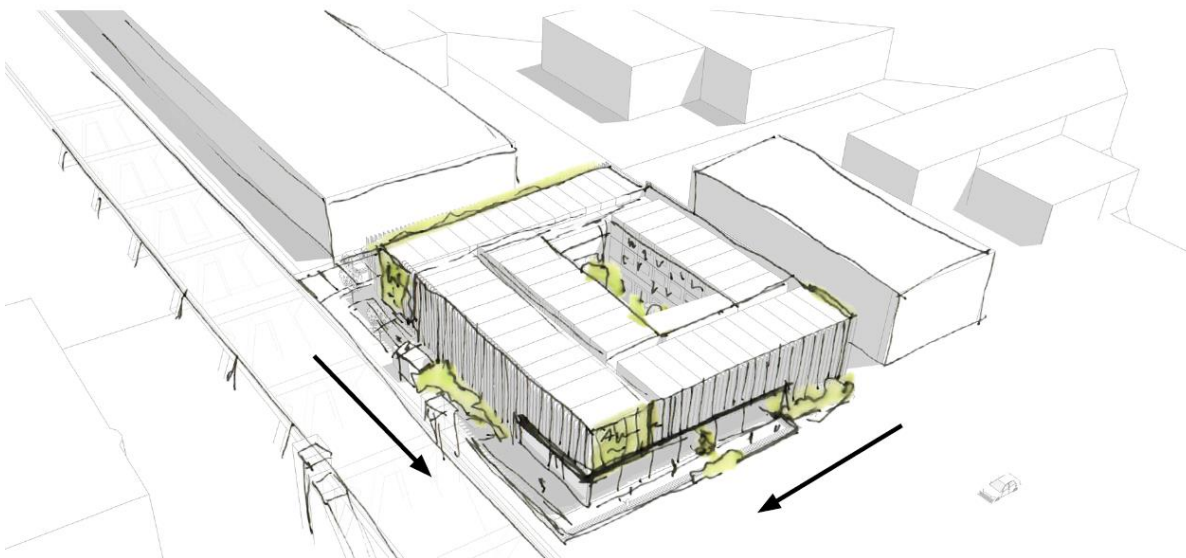
4.2. Bouwplannen

Kruisweg 583-587

Voor deze locatie gaat het bestemmingsplan uit van maximaal 132 kamers. Bij de meeste kamers, namelijk 80, gaat het om middelgrote kamers (ca. 23 m²). Bij 41 kamers gaat het om kleine kamers (ca. 18 m²), 7 grote (ca. 27 m²) en 4 zeer grote kamers (30 m²).



Afbeelding: impressie hotel met entree



Afbeelding: vogelvlucht impressie

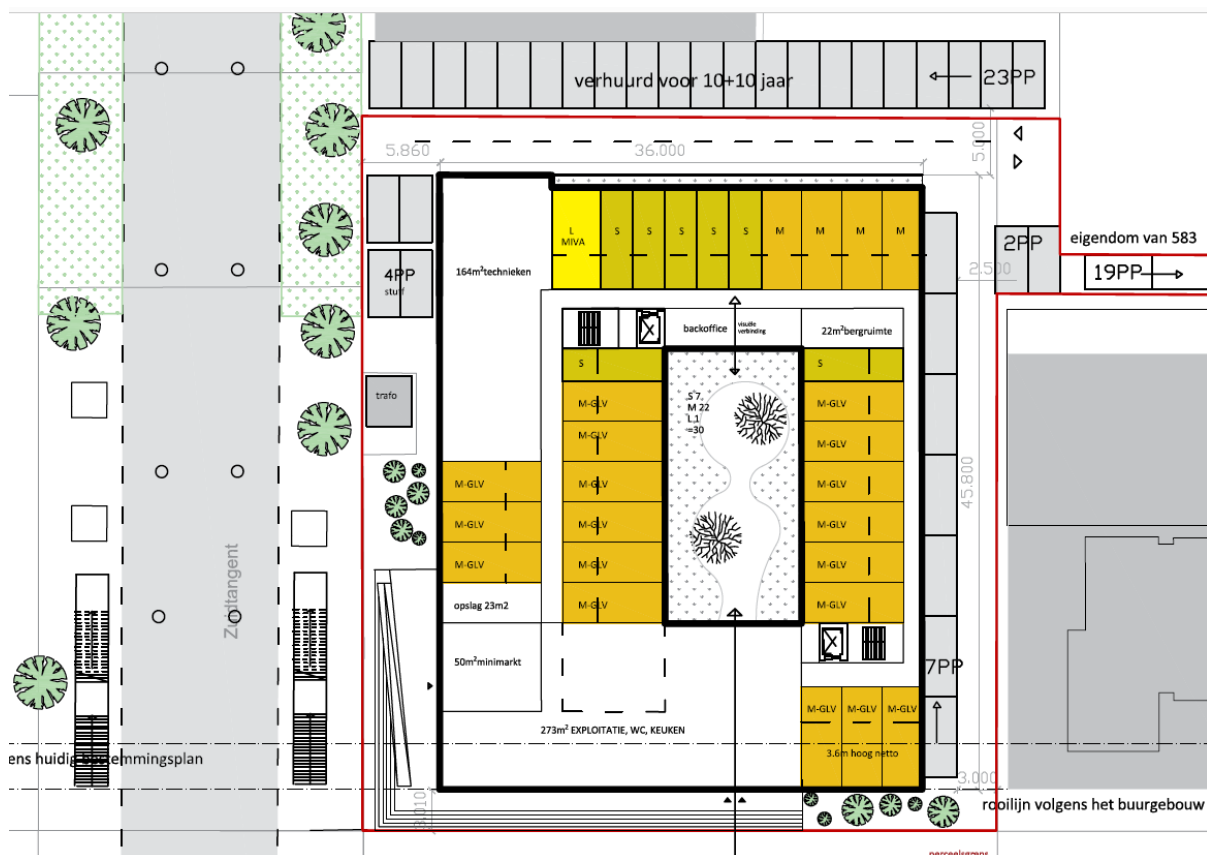
Het gebouw bestaat uit 3 bouwlagen met een bouwhoogte van 10 meter. Indeling van de ruimte is als volgt:

Begane grond

Naast circa 30 kamers bevinden zich hier de openbare ruimten, zoals de receptie, lobby/restaurant en de minimarkt en technische ruimtes met een bruto vloeroppervlak van circa 340 m². Deze ruimtes worden aan de linkerhoek en straatkant gevestigd, omdat hier veel mensen langs zullen lopen om

voor het gebouw naar en van de bushalte van de HOV te komen. Achter de receptie bevinden zich ook een kleine back office en nog een bagage ruimte om koffers neer te zetten. Verder bevinden zich hier ook nog diverse technische ruimtes, toiletten en een half open keuken met opslagruimte.

De algemene ruimtes zijn als huiskamers in een relaxte atmosfeer. In de styling wordt ingezet op groen en bloemen (Keukenhof). De uitstraling is karakteristiek, de sfeer informeel en ontspannen. Het hotel is verbonden met de omgeving. Duurzaam in bouw, exploitatie en expressie. Aan de binnenkant van de nieuwbouw bevinden zich groene binnentuinen in de vorm van patio's.



Afbeelding: plattegrond begane grond Kruisweg 583-587

Verdiepingen:

Op de verdiepingen bevinden zich vooral de kamers, maar ook diverse facilitaire ruimtes voor bijvoorbeeld de schoonmaak en wasfaciliteiten voor gasten.

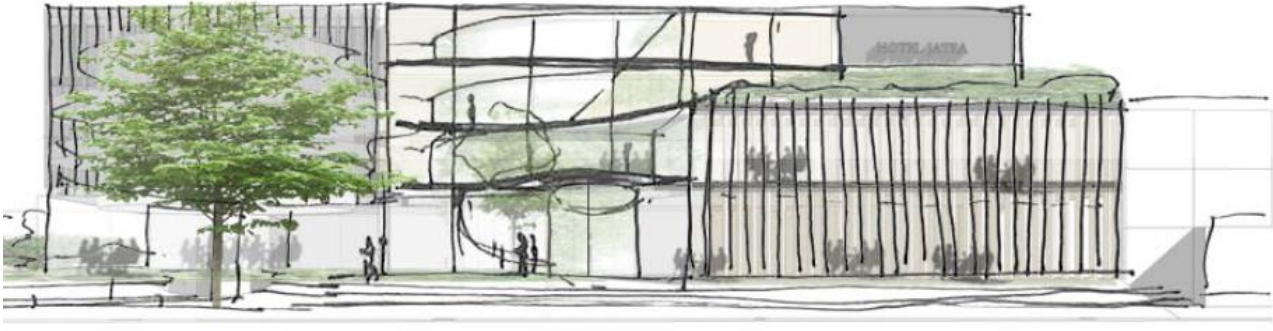


Afbeelding: eerste en tweede verdieping

Het terrein en de parkeerplaatsen langs de openbare weg bieden ruimte voor in totaal 55 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen wordt voldoende geacht (zie paragraaf 4.3). Het hotel is uitstekend te bereiken met de auto, maar reizen naar Amsterdam met de snelle Sternet buslijn en de trein wordt steeds aantrekkelijker dan per auto of taxi. Minder reistijd en bijkomende stress gaan gepaard met lagere tarieven. Het hotel faciliteert een shuttle service van en naar het vliegveld en treinstations. Ook bestaat de mogelijkheid om elektrische auto's en scooters te huren. De parkeerbehoefte zal daarom ook lager zijn.

Kruisweg 631-641

Voor deze locatie gaat het bestemmingsplan uit van maximaal 278 kamers. Bij de meeste kamers gaat het om grote kamers. Daarnaast komen er circa 40% iets kleinere kamers en 6% suites.



Afbeelding: impressie voorgevel hotel

Het gebouw bestaat uit 4 bouwlagen met een bouwhoogte van 14,5 meter en er wordt een halfverdiepte parkeergarage voor 125 parkeerplaatsen gerealiseerd.



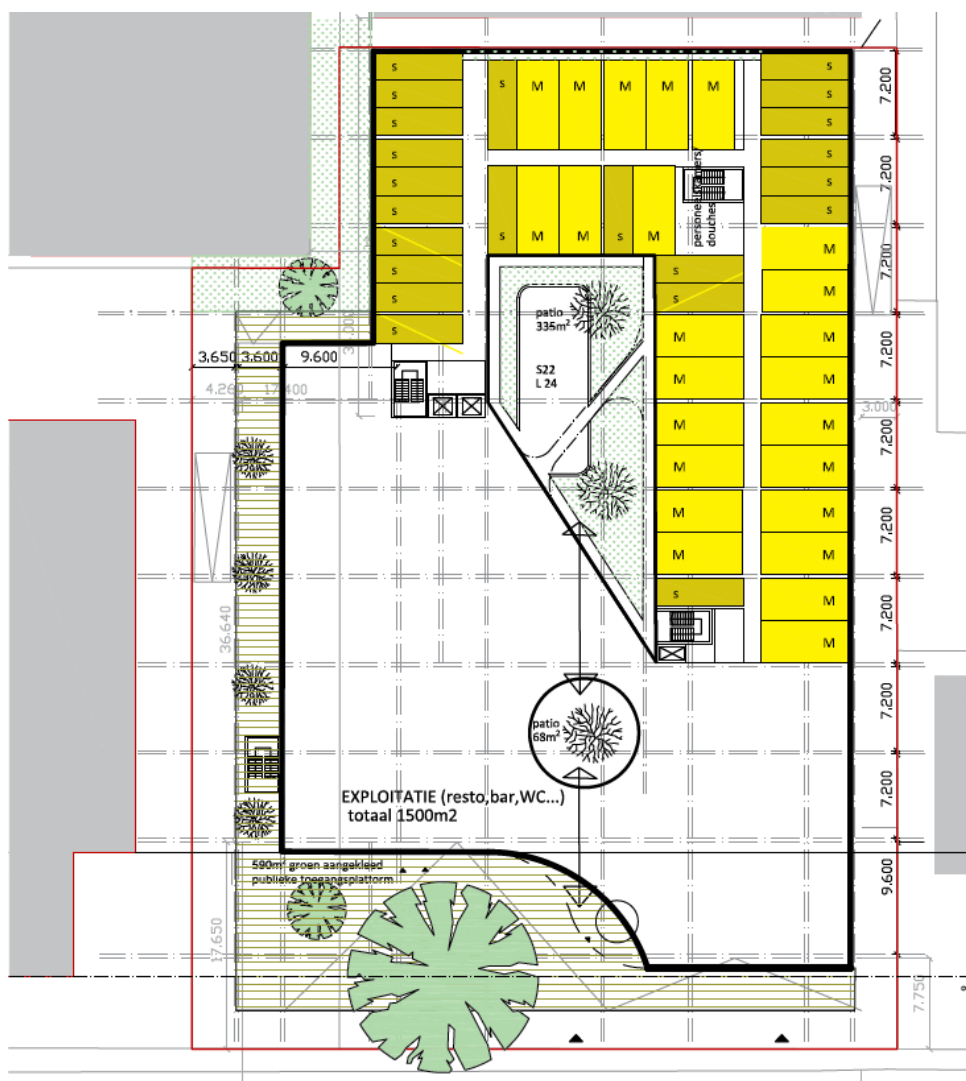
Afbeelding: vogelvlucht impressie hotel

Indeling van de ruimte is als volgt:

Begane grond

Op de begane grond bevinden zich naast circa 46 kamers ook de openbare ruimten en diverse voorzieningen, zoals een groot restaurant met streekproducten, cocktailbar, diverse loungeplekken in verschillende sferen, werk-, vergader- en conferentieruimten en wellness en fitness. De voorzieningen zijn ook toegankelijk voor mensen die niet in het hotel verblijven. Zo kunnen bijvoorbeeld werknemers van bedrijven uit de directe omgeving, nationale en internationale zakelijke relaties, en alle Hoofddorpers profiteren van de faciliteiten. De locatie is interessant voor de doelgroep die de drukte van Amsterdam wil vermijden.

Ongeveer 1.500 m² zijn gereserveerd voor lobby, receptie, werk/lounge plekken, restaurant, (cocktail)bar, coffee corner, 2 toiletblokken, bagage ruimte, de back office, wellness en fitness. Een binnenhof van circa 335 m² is het groene hart van het hotel waar de gasten kunnen ontspannen en deelnemen aan verbindende activiteiten.



Afbeelding: plattegrond begane grond

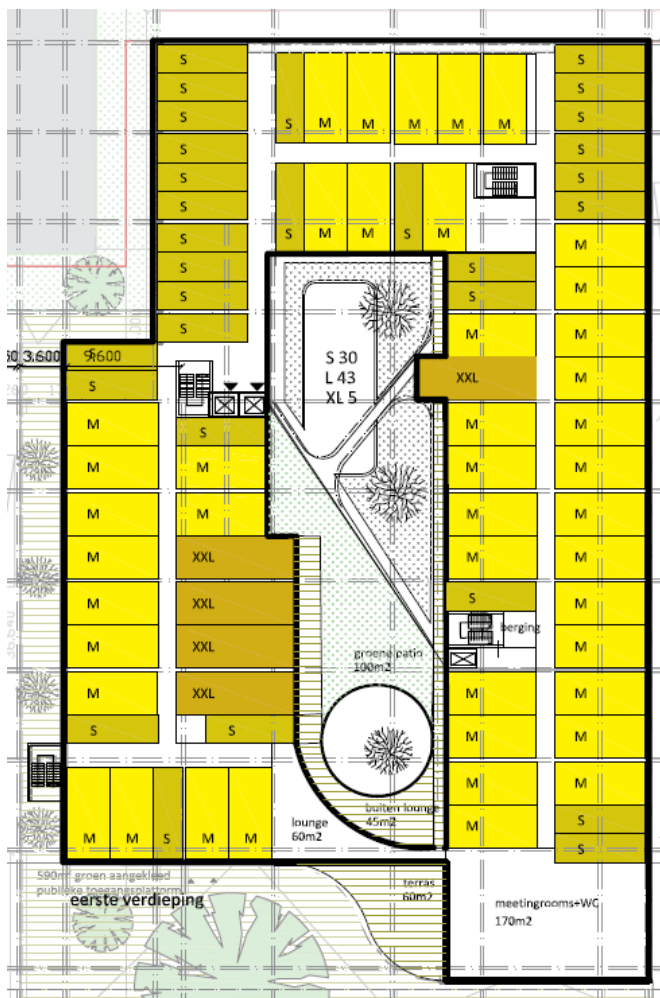
De 'Stay & Meet' is gericht op ondernemende gasten, die zelf hun programma willen bepalen. De informele sfeer nodigt daartoe uit. De zakelijke ontwikkeling dat personeel steeds minder gebonden is aan een locatievestiging en een vaste werkring, leidt tot andere werkconfiguraties. De verschillende lounge/werkplekken in het hotel zijn op een dusdanige manier opgezet dat ze perfect zijn als co-working places en als informele zakelijke ontmoetingsplekken.

Voor ondernemende reizende stellen en families, die meer willen zien dan Amsterdam alleen, is de locatie ook een goede uitvalsbasis.

De uitstekende verbindingen en de nabijheid van de luchthaven, maken het hotel ook een logische ontmoetingsplek ook voor groepen uit het nationale en internationale bedrijfsleven. Het hotel biedt hen de faciliteiten onder informele sfeer relaties te ontvangen en zaken te doen. Dat is perfect te combineren met ontspannende activiteiten die het hotel biedt. Voor deze gasten komt een langer verblijf (extended stay) relatief vaak voor. De huiselijke sfeer en de persoonlijke touch van ondernemer, personeel en gasten maken het een karaktervolle plaats.

Verdiepingen:

Op de verdiepingen bevinden zich vooral de kamers, maar ook diverse facilitaire ruimtes voor bijvoorbeeld de schoonmaak, vergaderruimten, de groene binnenruimten (patio's).



Afbeelding: eerste verdieping

Op de tweede verdieping bevindt zich aan de voorkant van het gebouw ook een groen dakterras.



Afbeeldingen: plattegronden tweede en derde verdieping

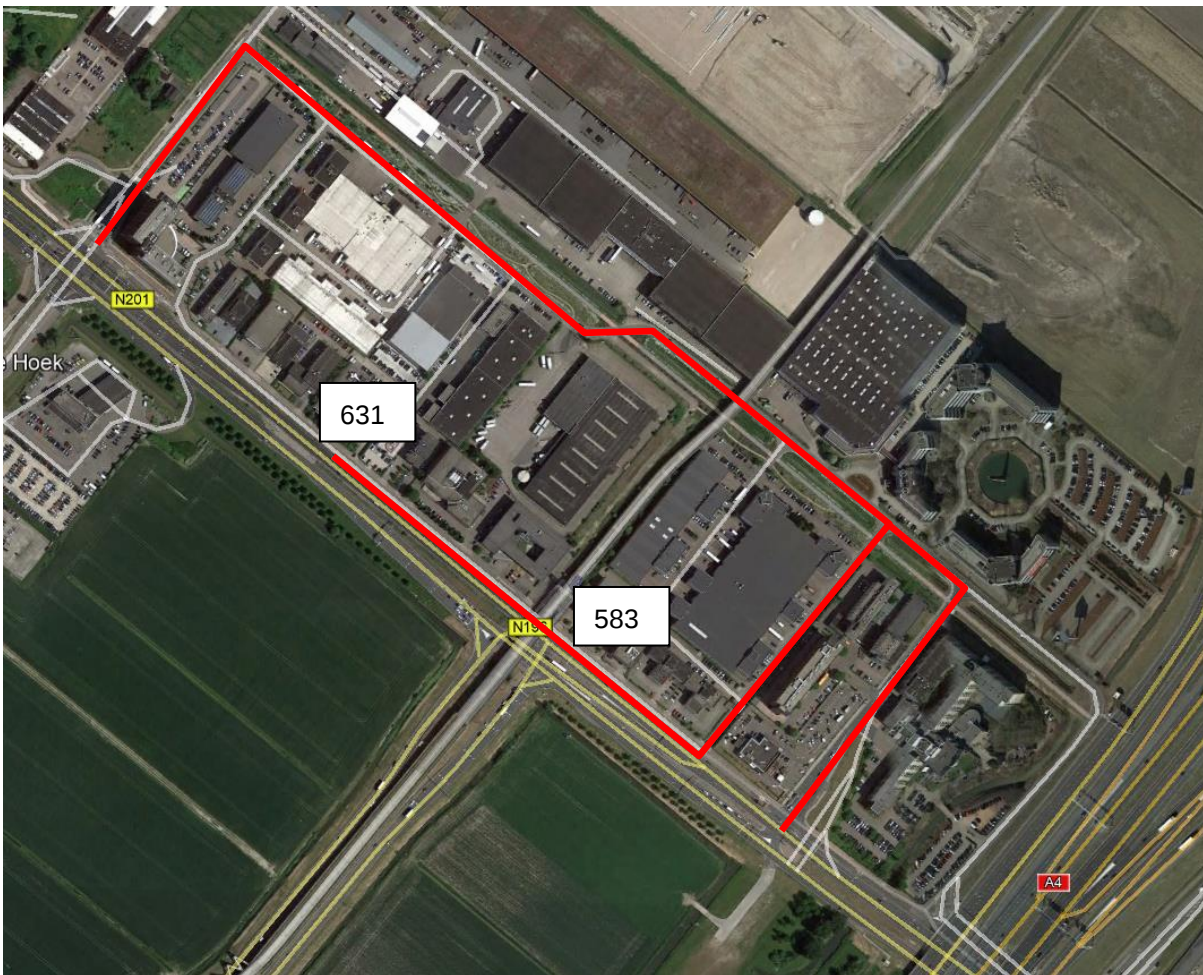
Halfverdiepte parkeergarage

Onder het gebouw voorziet het plan in een halfverdiepte parkeergarage voor 125 auto's.

4.3. Verkeer en parkeren

(Auto)verkeer

Zoals aangegeven wordt de verkeers- en ontsluitingsstructuur bepaald door de bestaande wegen. De hotels zijn gelegen aan de Kruisweg, een ventweg parallel aan de N196/N201. De is vanuit de Provinciale weg te bereiken via de Vuursteen, Hoeksteen en Leisteen of via de Rijnlanderweg, Hoeksteen Leisteen.



Afbeelding: auto ontsluiting plangebied

Voor de berekening van de verkeersproductie is gebruik gemaakt van de Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren van het CROW. Hierbij is ter toetsing de vergelijking gemaakt tussen de verkeersgeneratie ten gevolge van de huidige maximale invulling van het plangebied met kantoren en de verkeersgeneratie ten gevolge van hotels (3 sterren).

Deelgebied Kruisweg 583-587

Bij een maximale invulling met een bruto vloeroppervlak van circa 6.400 m² resulteert dat in 630 mvt/etmaal.

Voor een 3-sterren hotel met 132 kamers bedraagt de verkeersgeneratie 188 mvt/etmaal. Voor een restaurant zijn er geen kencijfers beschikbaar. Het restaurant is weliswaar ook voor bezoekers van buiten het hotel toegankelijk, maar deze bezoekers worden vooral uit de directe omgeving verwacht, van de omliggende bedrijven ofwel komen deze met het OV, welke zeer gunstig nabij gesitueerd is. Deze zullen over het algemeen lopend of per (bedrijfs-)fiets komen. Niet-hotelgasten zullen vooral overdag gebruik maken van de faciliteiten. In de avonden zullen de meeste bezoekers ook gasten van het hotel zijn, zodat de zelfstandige verkeersgeneratie van het restaurant in de avonden gering zal zijn. De ontsluiting van de locatie zal niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie.

Geconcludeerd kan worden dat de verkeersgeneratie ten gevolge van het hotel niet toe zal nemen.

Deelgebied Kruisweg 631-641

Bij een maximale invulling met een bruto vloeroppervlak van circa 10.000 m² resulteert dat in 985 mvt/etmaal. Bij een invulling, vergelijkbaar met de daadwerkelijke invulling, van 4.000 m² zijn dat 394 mvt/etmaal.

Voor een 3-sterren hotel met 278 kamers bedraagt de verkeersgeneratie 398 mvt/etmaal. Ook hier geldt dat de verkeersproductie van de andere functies, zoals het restaurant, beperkt zal zijn. Ook hier worden bezoekers, die niet in het hotel verblijven vooral overdag en uit de directe omgeving verwacht, van de omliggende bedrijven. Deze zullen over het algemeen lopend of per (bedrijfs-)fiets komen of komen de bezoekers met het OV. De ontsluiting wordt anders. Er komt namelijk een toegangsrit bij. Door de afname van het verkeer zal dat echter niet tot problemen leiden.

Geconcludeerd kan worden dat de verkeersgeneratie ten gevolge van het hotel niet toe zal nemen.

Parkeren

Op basis van de parkeernormen uit het in 2018 geactualiseerde 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' wordt de volgende parkeerbehoefte berekend:

Deelgebied 583-587

De projectlocatie valt in de categorie 'sterk stedelijk' en 'rest bebouwde kom' hier geldt een parkeernorm van 4,2 parkeerplaatsen per 10 kamers voor een 3-sterrenhotel. Voor een hotel met 132 kamers bedraagt de parkeerbehoefte 55 parkeerplaatsen. In dit deelgebied worden 55 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Het restaurant is weliswaar ook voor bezoekers van buiten het hotel toegankelijk, maar deze bezoekers worden vooral overdag verwacht. Dan is de parkeerbehoefte van het hotel gering. Daarnaast zullen de meeste bezoekers uit de directe omgeving komen, van de omliggende bedrijven. Deze zullen over het algemeen lopend of per (bedrijfs-)fiets komen. In de avond zullen de meeste bezoekers ook gasten van het hotel zijn, zodat de eigen parkeerbehoefte van het restaurant dan ook vrij beperkt zal zijn.

Deelgebied 631-641

De projectlocatie valt in de categorie 'sterk stedelijk' en 'rest bebouwde kom' hier geldt een parkeernorm van 4,2 parkeerplaatsen per 10 kamers voor een 3-sterrenhotel. Voor een hotel met 278

kamers bedraagt de parkeerbehoefte 117 parkeerplaatsen. In de parkeergarage worden 125 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Het restaurant is weliswaar ook voor bezoekers van buiten het hotel toegankelijk, maar deze bezoekers worden vooral overdag verwacht. Dan is de parkeerbehoefte van het hotel gering. Daarnaast zullen de meeste bezoekers uit de directe omgeving komen, van de omliggende bedrijven. Deze zullen over het algemeen lopend of per (bedrijfs-)fiets komen. In de avond zullen de meeste bezoekers ook gasten van het hotel zijn, zodat de eigen parkeerbehoefte van het restaurant dan ook vrij beperkt zal zijn.

Voor de vergader- en conferentieruimten en deels ook voor het restaurant geldt, dat deze met name over dag in gebruik zullen zijn, juist op de momenten dat de meeste hotelgasten niet aanwezig zullen zijn. Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen is dan ook goed mogelijk. Het gaat om circa 200 m². Bij een norm van 5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw) resulteert dat in een parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen.

Openbaar vervoer

De locatie is uitstekend per openbaar vervoer te bereiken en is direct gelegen bij een HOV-halte van het Sternet. Hierdoor is men snel op Schiphol en in het centrum van Amsterdam, maar ook op treinstations die verbinden met zowel de zuidelijke als noordelijke randstad. De hotels faciliteren ook een shuttle service van en naar het vliegveld en het treinstation. De shuttlebus zal in de parkeergarage staan.

Conclusie

De totale parkeerbehoefte van beide hotels is 172 parkeerplaatsen. Aan de Kruisweg 583 bevinden zich 55 parkeerplaatsen op eigen terrein en in de parkeergarage aan de Kruisweg 631 zijn dat 125. Beide hotels voldoen aan de norm. In totaal worden er met 180 parkeerplaatsen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Er zijn nog 8 parkeerplaatsen voor de overige voorzieningen over. Dat wordt voldoende geacht. Hier zal voor een groot deel sprake zijn van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen.

Het project zal niet tot een toename aan verkeersbewegingen of een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving leiden.

HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

5.1. Water

5.1.1. Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Ook is via de Invoeringswet Waterwet de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

Het Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan geldt voor de planperiode 2009-2015 en is opgesteld op basis van de Waterwet. Het heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie. Het Nationaal Waterplan formuleert een antwoord op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeert in duurzaam waterbeheer.

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik naar 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met dit Nationaal Waterplan zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem. Het plan is gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte, het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart.

Ook omvat het plan een integrale benadering, door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen.

De ambitie is dat overheden, bedrijven en burgers zich in 2021 meer bewust zijn van de kansen en bedreigingen van het water in hun omgeving.

Watervisie 2021

De inzet van het provinciaal waterbeleid is om Noord-Holland nog mooier, bedrijviger en veiliger maken. Daarbij moet er een impuls uitgaan voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er al gebiedsontwikkeling plaatsvindt.

Voor gemeente Haarlemmermeer speelt met name het vinden van toekomstbestendige oplossingen voor de schoon- en zoetwaterproblematiek.

Voor waterveiligheid wordt uitgegaan van: veilige dijken en duinen (laag 1 en ook de belangrijkste); een waterrobuuste ruimtelijke inrichting van overstromingsgevoelige gebieden (laag 2) en een op overstromingsrampen toegesneden calamiteitenorganisatie (laag 3). Deze meervoudige benadering van waterveiligheid wordt “meerlaagsveiligheid” genoemd.

Op de kaart Overstromingsrisico Noord-Holland zijn de overstromingsgevoelige gebieden indicatief aangegeven. De provincie maakt nog duidelijk welke gemeenten tot het overstromingsgevoelige gebied worden gerekend en in hun bestemmingsplannen duidelijk moeten maken hoe rekening wordt gehouden met het overstromingsrisico. Daarbij is het “waterrobuust inrichten” het uitgangspunt: het zodanig inrichten van overstromingsgevoelig gebied dat bij een overstroming de kans op slachtoffers klein is en de economische schade beperkt blijft.

Er is nauwelijks overstromingsrisico vanuit de Noordzee, omdat deze kust voor het merendeel door brede duinen wordt beschermd.

Waterbeheerplan 5 2016-2021

In het “Waterbeheerplan 5 2016 – 2021” staat samen werken aan water centraal. Zodat nu en in de toekomst in dit deel van Nederland waar onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Het waterschap Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Die toekomst wordt mede bepaald door trends in klimaat en maatschappij en de noodzaak om op duurzame wijze met onze omgeving om te gaan. De verwachte toename van neerslag en droogte, bodemdaling, verzilting zeespiegelrijzing en de verdergaande verstedelijking, leggen een steeds grotere druk op het watersysteem.

De hoofdambitie is schoon water en droge voeten. Dit wordt bereikt door:

- Beschermen tegen overstromingen vanuit zee, de rivieren en het regionale watersysteem door een aanpak in drie lagen (meerlaagsveiligheid): preventie, adviseren over het beperken van de gevolgen van overstromingen (gevolgbeperking), en voorbereiden op een calamiteit.
- Zorgen voor schoon en gezond water dat past bij de verschillende functies in een gebied.
- Optimaliseren van de verwerking van het afvalwater en hergebruiken van de grondstoffen uit afvalwater.
- Zorgen voor voldoende water: niet te veel en niet te weinig, passend bij het gebruik.

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming plaatsvindt over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen.

Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het

zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

Keur Rijnland 2015

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen) en voor kwelgevoelige gebieden. Maar ook voor onttrekken en lozen van grondwater en het aanbrengen van verhard oppervlak.

Het uitgangspunt van deze Keur is 'ja, tenzij': in beginsel zijn handelingen en/of werken in het watersysteem toegestaan, tenzij expliciet in deze Keur anders is bepaald. De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Wie bijvoorbeeld op een waterkering wil bouwen, moet een watervergunning aanvragen bij Rijnland (én een omgevingsvergunning bij de gemeente).

In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen, is dit nader uitgewerkt.

Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder (Hoogheemraadschap van Rijnland)

In de Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder heeft het hoogheemraadschap het waterbeleid (een klimaatbestendig en robuust watersysteem) verder geconcretiseerd. Het watersysteem wordt vormgegeven volgens principes: flexibele peilen, hogere peilen, lijn/vlakvormig ontwerp en optimalisatie van de inrichting. Hierbij worden de belangen van de bestaande en nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund. De eerste drie principes zijn met name van toepassing bij gewijzigd gebruik.

Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030

De Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland (verder Waterplan) is een samenwerkingsdocument tussen de gemeente en het hoogheemraadschap. Het geeft de situatie en problemen weer van het hele watersysteem (oppervlaktewater, hemelwater, grondwater en afvalwater) in Haarlemmermeer. Het stelt doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructurele knelpunten en nemen van maatregelen. Het Waterplan heeft onder andere als ambitie:

- het scheiden van vuil afvalwater en schoon regenwater;
- het tijdelijk bergen van water om extreme neerslag op te vangen;
- afvalwater als bron te gebruiken waaruit afvalstoffen en energie gewonnen kunnen worden. Haarlemmermeer past bijvoorbeeld innovatieve ontwikkelingen toe bij het inzamelen van afvalwater zoals riothermie, het winnen van warmte uit afvalwater.

In het Waterplan worden ook grondwatermaatregelen beschreven, omdat deze een belangrijke link hebben met de rest van het watersysteem, zoals oppervlaktewater en de ruimtelijke inrichting. Daarnaast is er in het verleden onvoldoende aandacht besteed aan grondwater, waardoor een inhaalslag nodig is om aan de zorgplicht te voldoen.

De maatregelen die genomen moeten worden om de doelstellingen voor het watersysteem te bereiken zijn verzameld in het uitvoeringsprogramma van het Waterplan. De financiering van deze maatregelen komt uit verschillende bronnen, waaronder het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP).

Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2019

De gemeente is op grond van de Wet milieubeheer verplicht periodiek een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) vast te stellen om invulling te geven aan haar zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Het GRP bevat rioleringsbeleid en een overzicht van alle aanwezige rioleringsvoorzieningen, inclusief de actuele toestand ervan en de te verwachten vervangingsperioden. Ook geeft het plan inzicht in de wijze waarop de riolering wordt beheerd, welke effecten er zijn voor het milieu en hoe het beheer wordt gefinancierd.

De gedachten vanuit de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, Proeftuin klimaatbestendige stad en het integraal Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030 zijn ook van toepassing op het gemeentelijke riolerings- en grondwaterbeleid. De rode draad in het beleid is dat de gemeente streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.

Het GRP geeft basis de planning van nieuwe aanleg, plannen om vuiluitworp te reduceren en plannen voor beheer en onderhoud voor de komende vijfjaar, met een doorkijk naar de verdere toekomst. Bij nieuwbouw en verbouw is het gescheiden aanbieden van het afvalwater en het hemelwater het uitgangspunt. Voor nieuwbouwwijken en grotere reconstructiegebieden wordt uitgegaan van een zwaardere ontwerpnorm voor het rioolstelsel, waardoor zwaardere regenbuien minder snel overlast veroorzaken. Om overlast door grondwater te voorkomen voorziet het GRP in de aanleg van drainage in vijf wijken: Rijsenhout-Zuid, Pax, Graan voor Visch (Hoofddorp), Linqenda, Welgelegen (Nieuw-Vennep), en het uitvoeren van grondwatermaatregelen in Zwanenburg.

Vanuit het Bestuursakkoord Water heeft de gemeente verdere invulling gegeven aan een verbetering van de samenwerking met omliggende gemeenten en met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

5.1.2. Onderzoek en watertoets

Het hoogheemraadschap van Rijnland is de waterbeheerder van de onderhavige planlocatie. De Watertoets is een (proces)instrument om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de mate waarin rekening is gehouden met waterhuishoudkundige aspecten.

Grondwater

Het onderhavige project voorziet in de sloop en nieuwbouw van bebouwing, waarbij de nieuwbouw ook voorziet in een (half-)ondergrondse parkeervoorziening. Het effect op het grondwater is daarom in juni 2018 door onderzoeksbureau Tauw onderzocht (zie bijlage).

Geconcludeerd wordt dat het plangebied in een kwetsbaar kwelgebied ligt. In dit gebied zijn regels van toepassing voor het ontgraven van grond tijdens de aanleg van de kelder. Het aanbrengen van ondergrondse constructies kan opbarstgevaar voor de bodem met zich meebrengen. Op basis van stabiliteitsberekeningen is dit gevaar voor opbarsten van de bodem inzichtelijk gemaakt.

Vanwege variaties in de bodemopbouw zijn meerdere scenario's doorgerekend. In een scenario met een dikte van de deklaag van 6 meter is berekend dat tijdens de aanleg van de kelder een instabiele situatie kan ontstaan waarin er gevaar bestaat voor opbarsten van de putbodern. In de overige scenario's waarbij sprake is van een dikte van de deklaag van 8,0 meter en/of waarin de kelder reeds is gerealiseerd, is geen gevaar voor opbarsten en is de situatie stabiel.

Indien wordt uitgegaan van een stijghoogte in het eerste watervoerend pakket die 0,3 meter lager is dan waarvan is uitgegaan in de huidige berekeningen, dan is in alle scenario's sprake van een stabiele situatie. Op basis van de fluctuatie in de stijghoogten wordt verwacht dat dit een reële situatie is gedurende een deel van het jaar.

Voor de aanleg van de kelder wordt grond ontgraven tot dieper dan 1,5 meter -mv. Om dit te mogen doen dient een maatwerkvoorschrift te worden aangevraagd bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

Vanwege de onzekerheid in de bodemopbouw en stijghoogten wordt geadviseerd een lokale sondering te plaatsen tot minimaal 15 meter -mv om de exacte dikte van de deklaag op de locatie te bepalen. Deze kan worden afgewerkt als midifilter waarmee de lokale stijghoogte in het watervoerend pakket kan worden bepaald. Met deze gegevens kan worden geverifieerd of er kans bestaat op opbarsten. Daarnaast kan deze peilbuis tijdens de realisatie van de kelder worden gebruikt om de kans op opbarstgevaar te monitoren. Mocht uit de gegevens volgen dat sprake blijft van een instabiele situatie dan dienen (tijdelijke) maatregelen te worden genomen om instabiliteit van de putbodem te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van spanningsbemaling tijdens de aanleg van de parkeerkelder.

Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het feit dat direct naast de kelder de oorspronkelijke weerstand van de bodem moet worden hersteld om ongewenste kwel direct naast de kelder tegen te gaan.

Ten slotte wordt voorgesteld om een bemalingsadvies te laten opstellen ten behoeve van de aanleg van de kelder. Hierin wordt de bemaling verder uitgewerkt en kunnen relevante vergunningen en/of meldingen ten behoeve van de bemaling worden aangevraagd.

Waterberging

Het plangebied is in de huidige situatie al bijna volledig verhard en in gebruik als parkeerterrein, zodat er geen sprake van een toename aan verharding en eventuele compensatie zal zijn.

5.1.3. Conclusie

Momenteel loopt het aanvullende onderzoek nog. De resultaten worden op korte termijn verwacht en dan in voorliggende tekst verwerkt. Er worden echter geen belemmeringen verwacht voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.2. Bodem

5.2.1. Wet- en regelgeving

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 milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's)). Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid "Van Trechter naar Zeef". Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

5.2.2. Onderzoek

In februari 2018 is door onderzoeksbureau TAUW voor de Kruisweg 631 een bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat in de bodem, behoudens licht verhoogde achtergrondgehalten, geen (asbest)verontreinigingen te verwachten zijn. Voor de Kruisweg 583 is verkennend en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage).

5.2.3. Conclusie

Voor het deelgebied aan de Kruisweg 631 geldt, dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het realiseren van een hotel op deze locatie. Op basis van het verkennend bodemonderzoek voor de Kruisweg 583 werd geconcludeerd, dat voor één verdachte locatie aanvullend onderzoek nodig was om afperkend vast te stellen of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging ($> 25 \text{ m}^3$ sterk verontreinigde grond of $> 100 \text{ m}^3$ sterk verontreinigd bodemvolume grondwater).

Rondom boring 1 is een sterke verontreiniging met lood, zink en barium aangetoond en betreft een ernstig geval van bodemverontreiniging ($> 25 \text{ m}^3$). De sterke verontreiniging is te relateren aan een puinlaag in de klei en zandlagen tot een maximale diepte tot 1,0 m-mv. In de overige monsters van de boven- en ondergrond zijn maximaal lichte verontreinigingen aangetoond. De afperkende verticale laag is zintuigelijk schoon. In het grondwater zijn maximaal lichte verontreinigingen met molybdeen aangetoond. In de puinhoudende bovengrond is geen asbest aangetoond.

Aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. Aanbevolen wordt om wanneer graafwerkzaamheden plaatsvinden in de sterk verontreinigd grond een BUS-melding danwel saneringsplan in te dienen bij het bevoegd gezag Wet bodembescherming. Tevens wordt aanbevolen om na de werkzaamheden de verontreiniging af te dekken met een verhardingslaag (klinkers) zodat men niet in aanraking kan komen met de sterke verontreiniging en er geen risico's voor de mens aanwezig zijn.

Voor werkzaamheden in de bodem, waar sprake is van verontreinigingen dient middels een berekening de veiligheidsklasse bepaald. De veiligheidsklasse dient beoordeeld te worden door een veiligheidskundige van de uitvoerend aannemer.

5.3. Flora en fauna

5.3.1. Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

De natuurbescherming is onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming vindt plaats via de Vogel- en Habitatrichtlijn, richtlijnen voor Natura 2000. Deze richtlijnen zijn uitgewerkt in nationale wetgeving en dus niet rechtstreeks van toepassing.

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora & Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Boswet. Het voorgestelde nieuwe stelsel neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook, omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. Met het oog op een goede doorwerking van de Europese beschermingskaders en maximale duidelijkheid voor burgers, ondernemers en overheden is ervoor gekozen de kern en reikwijdte van de Europese voorschriften op herkenbare wijze op formeel wetsniveau te regelen. Waar dat noodzakelijk is voor een adequate bescherming van natuurwaarden waarvoor geen specifieke bescherming is voorzien in Europese regelgeving worden op formeel wetsniveau aanvullende, als zodanig kenbare 'nationale' beschermingsvoorschriften verankerd. De verschillende onderdelen van de wettelijke regeling (te weten de regelingen inzake de bescherming van gebieden, van soorten en van houtopstanden) zijn beter afgestemd op elkaar en ook op de voornemens ten aanzien van het omgevingsrecht, onder meer op het punt van procedurele integratie van plannen en besluiten inzake gebiedsontwikkeling. Het instrumentarium voor de aanpak van illegale handel in dieren en planten van beschermde soorten, illegale handel in producten daarvan en handel in illegaal geproduceerd hout of producten daarvan wordt met dit wetsvoorstel versterkt. De normen en maatregelen als voorzien in dit wetsvoorstel strekken tot de bescherming van de kernnatuurwaarden en de houtopstanden. Zij staan niet op zichzelf, maar maken deel uit van veel groter maatregelenpakket gericht op de bescherming van natuurwaarden en het tegengaan van biodiversiteitsverlies. De taken en verantwoordelijkheden worden in het wetsvoorstel zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'.

Was het in de vorige wetgeving nog zo dat individuele exemplaren van zeldzame soorten werden beschermd, nu betreft het bescherming van de soort. Een belangrijk criterium in de wet is 'gunstige staat van instandhouding van een soort'. Daarvan is sprake als:

- uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de betrokken soort nog steeds een levensvatbare component is van de natuurlijke habitat waarin hij voorkomt, en dat vermoedelijk op lange termijn zal blijven, en
- het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden, en
- er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden.

Provinciale structuurvisie en het provinciaal natuurbeheerplan

Deze geven de ligging aan van de ecologische verbindingen en natuurkerngebieden in Haarlemmermeer. En stelt daaraan beperkingen en regels, gericht op het optimaal functioneren van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN).

5.3.2. Onderzoek

In januari/februari (Kruisweg 583) en in april 2018 (Kruisweg 631) is door onderzoeksbureau Els & Linde B.V. een ecologische quick scan uitgevoerd (zie bijlagen). Hiervoor is ter plaatse door een ecooloog beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de gewenste ontwikkelingen.

Beschermde soorten

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat er geen beschermde soorten aanwezig zijn binnen het perceel. Er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. Een aanvullend onderzoek is evenmin noodzakelijk.

Zorgplicht

In de begroeiingen binnen de planlocatie zijn algemene broedvogels niet uit te sluiten. Om verstoring te voorkomen dienen de werkzaamheden buiten de broedperiode om – maart tot en met juli – van vogels te starten.

Binnen de planlocatie zijn enkele soorten te verwachten waarmee rekening moet worden gehouden. Aangetroffen dieren die niet uit zich zelf het werkgebied kunnen verlaten, dienen – onder begeleiding van een ecooloog - in veiligheid te worden gebracht en buiten het werkgebied te worden uitgezet. Schuilplekken zoals bladhopen, hout- en steenstapels en dergelijke, dienen eerst te worden gecontroleerd op schuilende dieren. In zijn algemeenheid dienen geschikte schuil- en overwinteringsplekken voor dieren buiten het werkterrein intact te worden gelaten.

Natura 2000-gebieden en stikstofdepositie

Door de transformatie van een kantoorfunctie naar een hotelfunctie kan de emissie van stikstof toenemen. Daarom is in november 2019 onderzoek naar het effect op stikstofdepositie uitgevoerd (zie bijlagen). Middels een Aeries-berekening is berekend of er sprake zou kunnen zijn van een toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden. Hierbij zijn zowel voor de bouwfase als de eindsituatie berekeningen uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er geen sprake is van een verhoging van de depositie op de verschillende Natura 2000-gebieden. Dat geldt voor beide situaties.

5.3.3. Conclusie

De aspecten ecologie en stikstofdepositie vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.4. Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1. Wet- en regelgeving

Nederland tekende in 1992 het Verdrag van Malta dat de omgang met het Europees archeologisch erfgoed regelt. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

De Beleidsnota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer gaat in een breed kader in op cultuurhistorie in de gemeente Haarlemmermeer. Het monumentenbeleid en het archeologiebeleid in algemene zin komt in deze nota aan bod. Binnen het gemeentelijk monumentenbeleid is een belangrijke taak weggelegd voor de monumentencommissie. De taak van de monumentencommissie is omschreven in de gemeentelijke monumentenverordening. In de Nota Ruimtelijk Beleid en Archeologie Haarlemmermeer wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) in ruimtelijke plannen en bij vergunningverlening.

5.4.2. Inventarisatie

Archeologie

Door Raap is in 2012 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). In het rapport wordt geconcludeerd dat in het plangebied een lage verwachting geldt voor het aantreffen van waardevolle, intacte archeologische resten uit de periode na het Mesolithicum. Resten van bewoning uit Paleo- en Mesolithicum kunnen wel worden verwacht, maar zijn lastig opspoorbaar.

Voor graafwerkzaamheden dieper dan 5 meter geldt een onderzoeksplicht. Dit project leidt niet tot grondroerende werkzaamheden dieper dan 5 meter die van invloed zouden kunnen zijn op eventueel aanwezige archeologische waarden.

Cultuurhistorie

De bebouwing in en rond het plangebied hebben geen cultuurhistorische waarde.

5.4.3. Conclusie

In het plangebied zijn tot een diepte van 5 meter geen archeologische monumenten en waarden, noch cultuurhistorische waarden aanwezig die worden aangetast. Er wordt naar verwachting niet dieper gegraven dan de genoemde 5 meter. De aspecten cultuurhistorie en archeologie vormen dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan. Bij ontgravingen dieper dan 5 meter dient echter wél aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden. Dat is ook vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan.

5.5. Geluid

5.5.1. Wet- en regelgeving

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Indien dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan de zogenaamde "Hogere waarde". De Hogere waarde mag enkel worden verleend indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting te brengen niet mogelijk is. Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wet geluidhinder kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde "zware lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB niet te boven gaan. De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Luchtverkeerslawaaï

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (overdag (Lden) en 's nachts (Lnight) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

5.5.2. Onderzoek

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte hotelontwikkeling is geen geluidgevoelige functie. Ook bevinden zich geen geluidgevoelige functies in de omgeving. Onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder is daarom niet nodig.

5.5.3. Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderliggend plan.

5.6. Lucht

5.6.1. Wet- en regelgeving

Wet 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.

Wet Milieubeheer

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 betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂), of

Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen.

Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.6.2. Onderzoek

De in dit bestemmingsplan voorziene gebruikswijziging zou tot een verslechtering van de luchtkwaliteit kunnen leiden als het een significant grotere verkeersgeneratie zou oproepen dan de huidige kantoorbestemming. Uit de analyse in paragraaf 4.3 is echter gebleken dat de verkeersgeneratie van het hotel kleiner is. De transformatie heeft daardoor geen effect op de luchtkwaliteit. Een hotel is geen gevoelige bestemming. De ligging nabij de snelweg is dan ook geen bezwaar. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

5.6.3. Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.7. Externe veiligheid

5.7.1. Wet- en regelgeving

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 volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

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 (NRNVGS) (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.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit 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).

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldig 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.

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 maatschappelijke ontworping inzichtelijk te maken. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord. Vanzelfsprekend speelt de hoogte van het groepsrisico een rol, maar ook de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid maken onderdeel uit van de verantwoordingsplicht. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten, beleidsnotities en nota's.

5.7.2. Onderzoek

In januari en april 2018 is door onderzoeksbureau AVIV onderzoek verricht naar externe veiligheid (zie bijlagen). Hierin zijn de externe veiligheidsrisico's door het transport van gevaarlijke stoffen over de N201 voor beide deelgebied berekend voor de huidige en toekomstige situatie. Daarnaast is voor de Kruisweg 583 ook effect door de hogedruk aardgasleiding berekend.

Transport gevaarlijke stoffen over de N201

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het positief bestemmen van het hotel.

Groepsrisico

- In zowel de huidige als toekomstige situatie wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overschreden.
- Door de transformatie van kantoor- naar hotelfunctie neemt het groepsrisico toe. Deze toename is 8 % voor de Kruisweg 583 en 13% voor de Kruisweg 631.

Hogedruk aardgasleidingen

Plaatsgebonden risico

De berekeningen voor de leidingen A-553, A-554 en A-803 hebben niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied (Kruisweg 583).

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Voor alle leidingen geldt dat het GR in de huidige situatie gelijk aan de toekomstige situatie en onder de oriëntatiewaarde ligt. Het groepsrisico wijzigt niet door het plan. Er kan worden volstaan met een zogeheten beperkte verantwoording. Het bevoegd gezag dient het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen.

5.7.3. Conclusie

Het onderwerp externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Wél is volgens art. 8 van het Bevt voor de hotelontwikkeling vanwege het transport over de N201 een volledige verantwoording van het groepsrisico vereist. Voor de aardgasleiding volstaat een beperkte verantwoording.

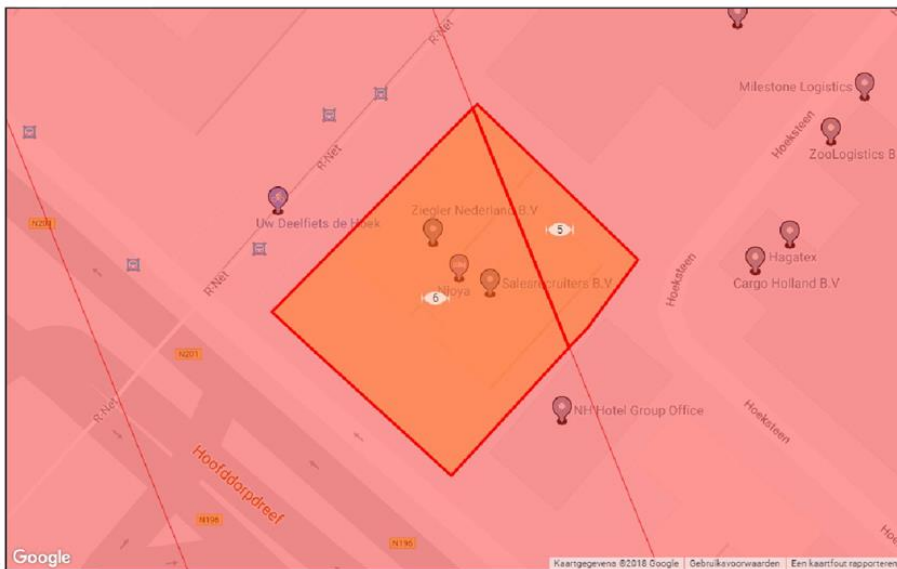
5.8. Luchtvaartverkeer

5.8.1. Wet- en regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Het gaat daarbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

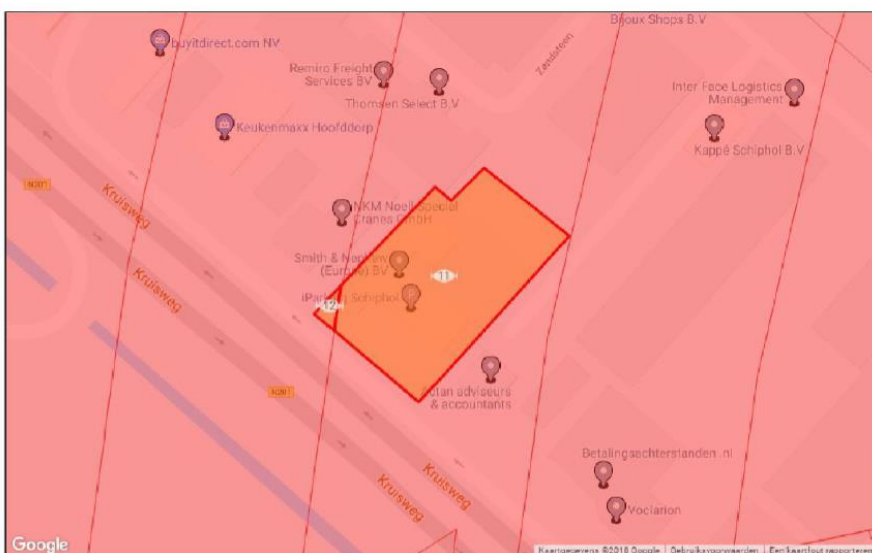
5.8.2. Inventarisatie

Voor het deelgebied aan de Kruisweg 583 geldt een hoogtebeperking van maximaal 6 meter (+NAP). Dat komt overeen met een bouwhoogte ter plaatse ten opzichte van het lokaal peil van circa 10 meter. De bouwhoogte van het huidige gebouw bedraagt 6,5 respectievelijk 9,5 meter (+NAP).



Afbeeldingen: maatgevende toetshoogte exclusief radar (Kruisweg 583)

Voor het deelgebied aan de Kruisweg 631 geldt een hoogtebeperking van 11 meter (+NAP). Dat komt overeen met een bouwhoogte ter plaatse van circa 14,5 meter.



Afbeeldingen: maatgevende toetshoogte exclusief radar (Kruisweg 631)

5.8.3. Conclusie

Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met de beperkingen die vanwege het LIB aan de orde zijn.

5.9. Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject”.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, afhangt van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907). De wetgeving en jurisprudentie zijn voor interpretatie vatbaar en laten daarom beoordelingsruimte aan het bevoegd gezag.

5.9.1. Onderzoek

Dit bestemmingsplan voorziet in de transformatie van twee bestaande kantoorpanden door sloop en nieuwbouw naar hotels. De omvang van de bebouwing neemt planologisch niet toe.

Er vindt een functiewijziging plaats van kantoren naar hotels met bijbehorende voorzieningen, waaronder ook horeca en detailhandel in de vorm van een minimarkt.

Gelet op voormelde omstandigheden afgezet tegen de stedelijke context c.q. het gebied waarin reeds een verscheidenheid aan functies en mengvormen aanwezig zijn, is de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling niet aan te merken als een ‘stedelijk ontwikkelingsproject’ zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Er is dan ook geen aanleiding een (vormvrije) MER-beoordeling uit te voeren. In voorgaande paragrafen is al ingegaan op de milieuaspecten die samenhangen met dit bestemmingsplan.

5.9.2. Conclusie

De conclusie is dat de ontwikkeling van het leegstaande kantoorpand geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben en dat daarom geen m.e.r. of m.e.r. beoordeling hoeft te worden gemaakt.

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1. Financiële uitvoerbaarheid

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

Dit bestemmingsplan voorziet in een op grond van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening aangewezen bouwplan, zodat in beginsel een exploitatieplan opgesteld moet worden. Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten, zodat het gemeentelijk kostenverhaal anderszins verzekerd is. Daarom hoeft voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

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. Gedurende een periode van zes weken zal een ieder in de gelegenheid gesteld worden om te reageren op het ontwerpbestemmingsplan. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode worden voorzien van een beantwoording en verwerkt in het bestemmingsplan.

6.2.1. Resultaten watertoets

Het hoogheemraadschap van Rijnland heeft een positief advies uitgebracht.

6.2.2. Resultaten wettelijk vooroverleg

Ingevolge artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is overleg gevoerd met verschillende instanties over het (voorontwerp)bestemmingsplan. De resultaten van dit overleg worden vervolgens verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Hierbij is aan de volgende instanties een reactie gevraagd:

1. Hoogheemraadschap van Rijnland
2. Provincie Noord-Holland
3. De BIZ

Er zijn geen opmerkingen op het voorontwerp bestemmingsplan geweest. Alle instanties zijn akkoord met de inhoud van dit plan.

HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN

7.1. Opzet regels en verbeelding

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 (dubbel)bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Door deze standaarden wordt de kleur en de codering van de bestemmingen bepaald. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde. Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwd mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- De 'Inleidende regels', bestaande uit een begrippenlijst en regels met betrekking tot de 'wijze van meten';
- De 'Bestemmingsregels', die in dit bestemmingsplan te onderscheiden zijn in regels voor 'gewone', rechtstreekse bestemmingen en dubbelbestemmingen;
- De 'Algemene regels' die in principe betrekking hebben op alle bestemmingen die in het plangebied voorkomen;
- 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.

7.2. Inleidende regels

Het eerste hoofdstuk bevat inleidende regels. In artikel 1 is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd. In artikel 2 is de wijze van meten vastgelegd met betrekking tot de verschillende hoogte en oppervlakte van gebouwen.

7.3. Bestemmingsregels

7.3.1. Bestemmingen

Artikel 3 Gemengd

De uitgeefbare gronden, waar de hotels zijn voorzien, zijn bestemd voor gemengde doeleinden. Naast de hotelfunctie is hier ook zelfstandige horeca in de vorm van een restaurant, detailhandel in de vorm van een minisupermarkt, werk- en vergaderruimten, parkeervoorzieningen en andere bij het hotel horende voorzieningen toegestaan. De bouwhoogte varieert van 10 tot 14,5 meter.

Vergunningaanvragen worden getoetst aan de geldende parkeernormen uit het parkeerbeleid van de gemeente (zie algemene regels).

Artikel 4 Dubbelbestemming Leiding - Water

De leidingen die het plangebied kruisen zijn, naast de andere aldaar voorkomende bestemmingen, met een dubbelbestemming opgenomen. Het betreffen ondergronds(e) gas- en waterleidingen. Voor de nieuw te realiseren gasleiding Beverwijk-Wijngaarden is daarbij de regeling uit het onherroepelijke Inpassingsplan Aardgastransportleiding overgenomen.

Binnen deze dubbelbestemmingen mogen uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming leiding, met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m worden gebouwd. Voor de gasleidingen zijn, in het kader van externe veiligheid, de maximaal toelaatbare druk (bar) en doorsnede (inch) vastgelegd in de bestemmingsregeling.

Artikel 5 Dubbelbestemming Waarde - Archeologie

Ter plaatse van het plangebied kunnen op een diepte van 5 m eventuele archeologische waarden aanwezig zijn (zie ook paragraaf 6.3). Ter bescherming van deze waarden is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen. In deze bestemming is opgenomen dat bouwen en grondroerende werkzaamheden dieper dan 5 m niet zijn toegestaan. Het indrijven van voorwerpen in de bodem of heien is wel toegestaan. Hierop zijn echter twee uitzonderingen: indien er een gerede kans is op het zijwaarts in de bodem dringen van bouwmaterialen, of als de verwachte verstoring als gevolg van de funderingspalen (al of niet plaatselijk) 1% van de oppervlakte overschrijdt. Indien deze gevallen aan de orde zijn, dient nader archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.

7.4. Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan, waaronder de luchtvaartverkeerszone van het LIB en parkeerregels, welke verwijzen naar de parkeernormen van het geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer.

7.5. Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken die op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gebouwd zijn of op grond van een reeds verleende of een nog te moeten afgeven bouwvergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een bouwvergunning is verleend, worden gebouwd zolang de afwijking maar niet wordt vergroot en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

Ook het gebruik van gronden en de daarop staande opstellen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming, is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voortgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot.

Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

7.6. 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. 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.