

**Goede ruimtelijke onderbouwing voor
gebouw 7-8-9 'Kensington' Hyde Park
(Hoofddorp Beukenhorst - West)**



DEFINITIEF

4 april 2019



Ruimte voor de leefomgeving

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Doel van het project	6
1.3	Ligging en begrenzing van het project	7
1.4	Bestemmingsplaninformatie en mate van afwijking van het bestemmingsplan	8
2	Beleid	10
2.1	Rijksbeleid	10
2.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040	10
2.1.2	Beleidsnota Mainport en Metropool	11
2.2	Provinciaal beleid	13
2.2.1	Structuurvisie Noord-Holland 2040	13
2.2.2	Provinciale Woonvisie 2010-2020	14
2.2.3	Provinciale Ruimtelijke Verordening	14
2.3	Regionaal beleid	15
2.3.1	Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka	15
2.3.2	Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland	15
2.3.3	Intentieovereenkomst Aardgasvrije Nieuwbouw Metropoolregio Amsterdam	18
2.4	Gemeentelijk beleid	18
2.4.1	Structuurvisie Haarlemmermeer 2030	18
2.4.2	Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030	20
2.4.3	Woonvisie	22
2.4.4	Woonagenda	22
2.4.5	Uitgangspunten nieuwbouw sociale huurwoningen	23
2.4.6	Deltaplan Bereikbaarheid	24
2.4.7	Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2017)	25
2.4.8	Welstandsnota 2013	25
2.4.9	Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030	26
2.4.10	Kaders klimaatbeleid 2008-2020	27
2.4.11	Beleidsnota commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016	28
2.4.12	Inrichtingsplan en ontwikkelstrategie Hoofddorp-Centraal	28
3	Ruimtelijke onderbouwing	30
3.1	Stedenbouwkundig plan Hyde Park	30
3.1.1	Huidige situatie	30
3.1.2	Ambities uit het Stedenbouwkundige plan Hyde Park	30
3.1.3	Gebouw 7-8-9 'Kensington'	32
3.1.4	Bezonning	35
3.2	Duurzaamheidsagenda Beukenhorst-West	37

3.3	Randvoorwaarden Akoestiek	37
3.4	Beeldkwaliteitsplan Hyde Park	38
4	Resultaten onderzoek	39
4.1	Archeologie en Cultuurhistorie	39
4.1.1	Wettelijk kader	39
4.1.2	Resultaten onderzoek	39
4.1.3	Conclusie	40
4.2	Bodem	40
4.2.1	Wettelijk kader	40
4.2.2	Resultaten onderzoek	41
4.2.3	Conclusie	41
4.3	Externe veiligheid	41
4.3.1	Wettelijk kader	41
4.3.2	Resultaten onderzoek	42
4.3.3	Conclusie	43
4.4	Ecologie	43
4.4.1	Wettelijk kader	43
4.4.2	Resultaten onderzoek	43
4.4.3	Conclusie	44
4.5	Geluid	44
4.5.1	Wettelijk kader	44
4.5.2	Resultaten onderzoek	46
4.5.3	Conclusie	47
4.6	Geur	48
4.6.1	Wettelijk kader	48
4.6.2	Resultaten onderzoek	48
4.6.3	Conclusie	48
4.7	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	48
4.8	Luchtkwaliteit	52
4.8.1	Wettelijk kader	52
4.8.2	Resultaten onderzoek	53
4.8.3	Conclusie	53
4.9	Aanmeldnotitie MER	53
4.10	Verkeer	54
4.10.1	Conclusie	56
4.11	Parkeren	56
4.12	Water	56
4.12.1	Wettelijk kader	56
4.12.2	Waterparagraaf	57
4.12.3	Conclusie voor kavel 7, 8 en 9	61
4.13	Geotechniek	61
4.13.1	Resultaten onderzoek	61

	4.13.2	Conclusie	61
4.14		Trillingen	61
	4.14.1	Conclusie	62
5		Uitvoerbaarheid	63
5.1		Economische uitvoerbaarheid	63
5.2		Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63

Bijlagen

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Hoofddorp ontwikkelt zich tot een toekomstbestendige en meer levendige stad, waar werken, wonen en voorzieningen veel meer met elkaar vermengen. Een stad met een goede mix van functies met de veerkracht om nieuwe functies op te nemen. Een stad waar de bewoners en ondernemers zich mee verbonden voelen en in willen investeren. Bovendien een stad die goed verbonden is aan het stedelijk netwerk binnen de metropoolregio Amsterdam.

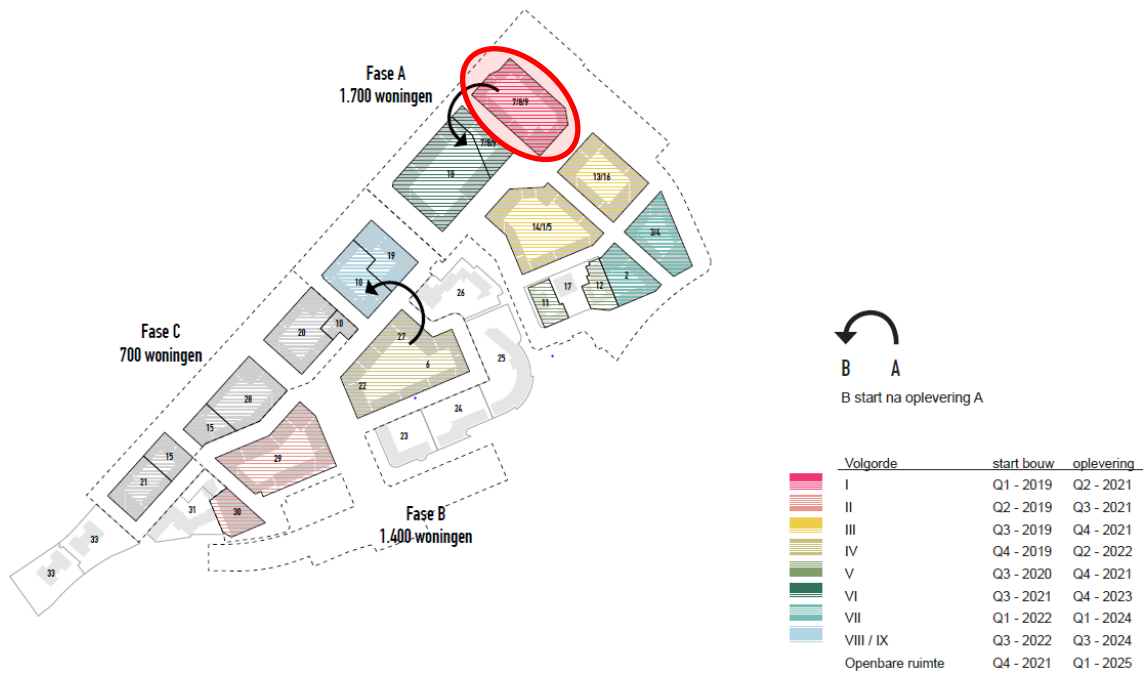
Beukenhorst-West, het gebied tussen het winkelcentrum van Hoofddorp en het station, speelt hierin een belangrijke rol. In een open proces is gewerkt aan een verbetering van de samenhang en levendigheid van Hoofddorp. Dit open proces heeft geresulteerd in het 'Inrichtingsplan & ontwikkelstrategie Hoofddorp Centraal', wat een kader vormt waarbinnen verschillende initiatiefnemers plannen kunnen maken. Beukenhorst-West maakt een gezichtsbepalend deel uit van Hoofddorp Centraal. Het gebied is in hoofdzaak bestemd voor kantoren, maar het kent een hoog percentage structurele leegstand. Veel gebouwen zijn gedateerd en datzelfde geldt voor de openbare buitenruimte. Er is te weinig dynamiek en leven en de (sociale) veiligheid laat te wensen over.

Eén van de initiatiefnemers in het gebied is Hyde Park Hoofddorp B.V., een samenwerkingsverband van Snippe Projecten en IC Netherlands. Hyde Park Hoofddorp B.V. heeft in het gebied Beukenhorst-West meer dan de helft van de gronden in eigendom. Hyde Park Hoofddorp B.V. heeft het initiatief genomen om Beukenhorst-West te transformeren van een kantorenwijk naar een stadswijk (werken, gemengd met wonen en bijbehorende voorzieningen) om aan die problematiek tegemoet te komen. Het project wordt hierna aangeduid als 'Hyde Park'.

Ten behoeve van de realisatie van Hyde Park en met het 'Inrichtingsplan & ontwikkelstrategie Hoofddorp Centraal' als vertrekpunt, is het stedenbouwkundig plan getiteld 'Hyde Park, A new hub for living & leisure' (24 mei 2018) opgesteld (zie voor een verdere uitwerking hoofdstuk 3 van dit rapport). Dit stedenbouwkundig plan is op 19 juli 2018 door de gemeenteraad van Haarlemmermeer vastgesteld.

Het stedenbouwkundig plan gaat uit van drie planfasen. A, B en C. Fase A bestaat uit ca. 1700 woningen, Fase B bestaat uit ca. 1.400 woningen, Fase C bestaat uit ca. 700 woningen.

Gebouw 7-8-9 'Kensington' maakt onderdeel uit van fase A. Het is één van de eerste woongebouwen die Hyde Park in ontwikkeling neemt. De voorgenomen ontwikkeling van het kavel past niet binnen het nu geldende bestemmingsplan 'Hoofddorp-Centrum'. Om de transformatie van kantoorgebouw naar woongebouw mogelijk te maken wordt in eerste instantie een omgevingsvergunning voor de activiteit gebruiken aangevraagd op basis van artikel 2.1 lid c jo 2.12 lid 1 onder a.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo). Dit rapport bevat de zogenaamde 'goede ruimtelijke onderbouwing' ten behoeve van deze procedure.



Fasering uit het stedenbouwkundig plan Hyde Park met de locatie van 7-8-9 omcirkeld

1.2 Doel van het project

Gebouw 7-8-9 'Kensington' is een appartementencomplex, dat wordt opgedeeld in 7 verschillende panden, oftewel 'Hoofddorpse Huizen'.

Het programma bestaat uit wonen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen en/of kantoor. Daarnaast bevat het gebouw bij dit programma horende parkeervoorzieningen. In totaal worden er 257 woningen gerealiseerd, in een gesloten bouwblok rondom een groene binnentuin. Op de begane grond zijn diverse woon-werkwoningen voorzien (tweelaags), bestemd voor wonen en kantoor aan huis. Op de begane grond is daarnaast circa 400 m² aan bedrijfsruimte beschikbaar, bestemd voor commerciële en maatschappelijke functies en kantoor. Op de verdiepingen is een brede range aan appartementen beschikbaar, variërend van ca. 45 m² (starters), 70 m² (middensegment) tot 160 m².

De verdeling hierin is als volgt:

73 woningen: 45-60 m²

81 woningen: 61-75 m²

67 woningen: 76-90 m²

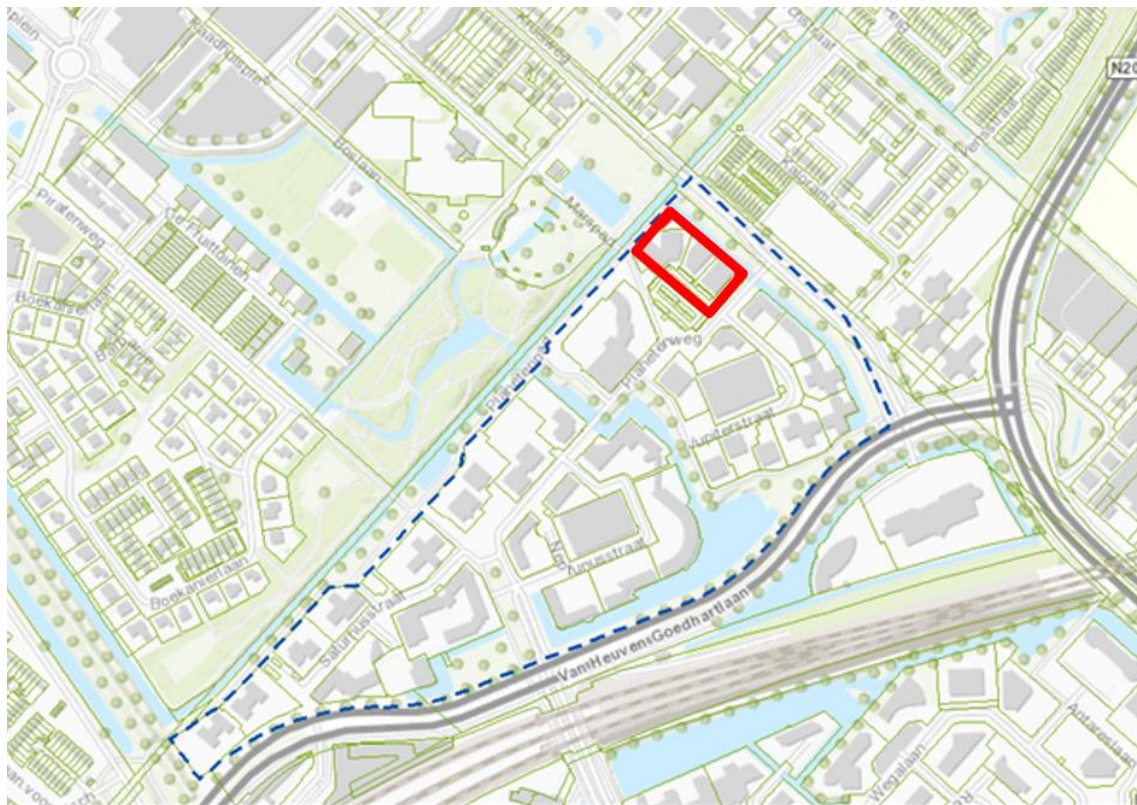
36 woningen: >91 m²

Daarnaast kan in de woningen kantoor aan huis gevestigd worden. Detailhandel of horeca is niet aan de orde.

De bouwhoogte van de bebouwing varieert tussen de 17 m tot 42 m (t.o.v. maaiveld), oftewel tussen de 5 tot 13 verdiepingen, passend binnen de kaders van het vastgestelde stedenbouwkundig plan.

1.3 Ligging en begrenzing van het project

Hyde Park is plaatselijk bekend onder de naam Beukenhorst-West. Beukenhorst-West ligt aan de oostelijke entree van Hoofddorp, direct aan het NS station Hoofddorp. Het wordt aan de zuidwestkant begrensd door de Van Heuven Goedhartlaan. De grens aan de noordoostzijde is de Kruisweg. Aan de noordwest zijde is het gebied begrenst door het Wandelbos. In de navolgende afbeelding is de grens van Hyde Park aangegeven door middel van een blauwe stippellijn. De situering van het plangebied voor deze ruimtelijke onderbouwing, gebouw 7-8-9 'Kensington' is weergegeven met een rode lijn. Het plangebied is gelegen tussen de Kruisweg, het Planetenpad en de Planetenweg. Met auto en fiets is via de Planetenweg en Kruisweg het centrum en de Van Heuven Goedhartlaan te bereiken.



Situering van het plangebied binnen de huidige situatie in het projectgebied van Hyde Park



Plangrens (in rood) van deze goede ruimtelijke onderbouwing, binnen het Stedenbouwkundig Plan

1.4 Bestemmingsplaninformatie en mate van afwijking van het bestemmingsplan

Voor het plangebied is het bestemmingsplan 'Hoofddorp Centrum' van kracht. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 28 januari 2016 en heeft een onherroepelijke status. Daarin heeft het de bestemming 'Kantoor'. De maximale toegestane bouwhoogte bedraagt gedeeltelijk 4 meter, 10 meter, 12 meter en 15 meter. Het gevraagde is in strijd met de toegestane functie en met de maximale bouwhoogte.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Hoofddorp Centrum'

Aan de westzijde van de plot is de bestemming 'Groen' van toepassing. Het gevraagde is in strijd met de toegestane functie en met de bouwregels.

Aan de westzijde van de plot is ook de dubbelbestemming 'Leiding-Water' van toepassing. Bouwen op deze gronden is alleen toegestaan met schriftelijke instemming van de leidingbeheerder. Het geprojecteerde gebouw valt met een kleine strook op deze dubbelbestemming. De leidingbeheerder heeft hier schriftelijk mee ingestemd. Deze instemming is te vinden in bijlage 15.

Om medewerking te kunnen verlenen is de uitgebreide Wabo-procedure van toepassing (artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3 Wabo).



Uitsnede uit vigerend bestemmingsplan 'Hoofddorp Centrum' met hierin de bebouwingscontouren van gebouw 7-8-9

2 Beleid

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de beleidsonderdelen van verschillende overheden, voor zover van belang voor de ontwikkeling van Hyde Park. De verschillende paragrafen zijn eerst gerangschikt naar overheidslaag en vervolgens naar onderwerp.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040, door het kabinet vastgesteld op 13 maart 2012, geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor de drie Rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040. Dit resulteert in de volgende verantwoordelijkheden of ambities op rijksniveau:

1. versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. verbeteren bereikbaarheid: Slim Investeren, Innoveren en Instandhouden;
3. waarborgen kwaliteit leefomgeving.

Een gezonde en veilige leefomgeving is een basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Een leefbare en veilige samenleving vraagt om een goede milieukwaliteit, waterveiligheid en zoetwatervoorziening, bescherming van cultureel erfgoed, unieke natuurlijke waarden en locaties voor landsverdediging.

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De ladder voor duurzame verstedelijking

De toelichting bij een ruimtelijke onderbouwing dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand

stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Voor gebouw 7-8-9 is deze toelichting te vinden in par. 2.3.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 en de gemeente Haarlemmermeer

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden Rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. De nationale opgaven komen vast te liggen in een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, worden de Rijksopgaven per MIRT-regio beschreven.

Gemeente Haarlemmermeer maakt onderdeel uit van de MIRT-regio Noordwest-Nederland. Dit gebied bestaat uit de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeergebied. De Metropoolregio Amsterdam is binnen dit gebied de grootste stedelijke regio. Enkele voor Haarlemmermeer relevante opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam;
- het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH). Hierin wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod;
- het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden. Deze ruimte is nodig voor het behoud en aantrekken van (internationale) hoofdkantoren met hoogwaardige werkgelegenheid en versterking van de mainport Schiphol;
- het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV).

Daarnaast stelt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 dat het gebied van en rond de Metropoolregio Amsterdam een grote ruimtedruk kent. De regio staat voor een forse woningbouwopgave, zowel kwantitatief als kwalitatief.

Betekenis Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

De woningbouw op Hyde Park voldoet aan de kaders van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040. In de structuurvisie is opgenomen dat de ruimtedruk op de Metropoolregio groot is. Ook is er een grote vraag naar kwalitatief goede woningbouw. In Hyde Park wordt een kantorengedrag met structurele leegstand getransformeerd naar een hoogwaardige stadswijk. De potentiële ruimte voor woningbouw in de Metropoolregio wordt op deze wijze beter benut. Gebouw 7-8-9 'Kensington' voldoet aan de kaders van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040.

2.1.2 Beleidsnota Mainport en Metropool

In de beleidsnota Mainport en Metropool (2016) wordt een gezamenlijke visie gegeven op het versterken van de Schipholregio. De visie is opgesteld door het Rijk, regionale partijen en de luchtvaartsector en vloeit voort uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Het is een nationaal belang voor het Rijk om balans te houden tussen de ontwikkelingsmogelijkheden voor de luchtvaart en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de regio. Versterking van de ruimtelijke

samenhang en structuur van de regio wordt verbeterd door het versterken van de ruimtelijke economische structuur, het versterken van de leefomgeving en leefbaarheid en het versterken van de (landzijdige ontwikkeling van de) mainport Schiphol. De samenwerking wordt verbeterd door het versterken van de uitvoeringskracht. Dit moet ertoe leiden dat de regio een economische toppositie blijft behouden met plezier om er te werken, wonen en ontspannen.

De ruimtelijk-economische structuur wordt versterkt met behulp van de Kerncorridor Schiphol - Zuidas - Binnenstad. De Kerncorridor is zowel een marketing- als ontwikkelingsconcept waarin mensen en bedrijven een motief wordt geboden om hier te komen, zaken te doen en/of te (ver)blijven. In de beleidsnota worden een aantal elementen uitgelicht die bijdragen aan de Kerncorridor. De Beukenhorsten vormen een structuurdrager samen met andere knopen van de Kerncorridor. De ontwikkeling van de Beukenhorsten wordt daarbij genoemd als een voordelig alternatief met een meer duurzame insteek, voor de milieubewuste zakenman op fietsafstand van Schiphol, WTC en Plaza.

Het streven dat mainport Schiphol en metropoolregio Amsterdam in economisch opzicht tot de internationale top blijven behoren, wordt in belangrijke mate ondersteund door de woonkwaliteiten en leefbaarheid van het gebied. Dat betekent dat de economische groei en verdere ontwikkeling van mainport en metropool gediend zijn met behoud en versterking van de kwaliteit van de leefomgeving en tijdige inpassing van de verwachte woningvraag.

Voor de Noordvleugel wordt tot 2040 een woningbehoefte van 440.000 extra woningen verwacht, waarvan een groot deel een plaats zal krijgen in de Schipholregio. De woningbehoefte gaat samen met de bijbehorende voorzieningen en werklocaties, zodat het om een kwalitatieve en kwantitatieve verstedelijkingsopgave gaat.

Het ruimtelijk contourenbeleid en de beleidskeuze 'wonen en vliegen' is opgesteld om de ontwikkelingsmogelijkheden voor de luchtvaart en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de regio in balans te houden. In het LIB Schiphol wordt helderheid gegeven over de beschikbare ruimte voor woningbouw en luchtvaart. Ook zal door gemeenten aan (nieuwe) bewoners van de regio beter en eerder over hinder worden gecommuniceerd, zodat zij zelf kunnen afwegen of de voordelen van het wonen in de Metropoolregio voor hen opwegen tegen mogelijke hinderbeleving

Betekenis Beleidsnota Mainport en Metropool voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

Hyde Park wordt ontwikkeld als woongebied met een onderscheidend karakter, wat een aanvulling en versterking is voor de Kerncorridor. De ontwikkeling draagt bij aan de kwalitatieve en kwantitatieve verstedelijkingsopgave van de Schipholregio, doordat circa 3.000-4.000 woningen met bijbehorende voorzieningen worden mogelijk gemaakt.

Aan het LIB Schiphol wordt voldaan door een maximale bouwhoogte aan te houden binnen de ter plaatse geldende toetsingshoogtes en hoogtebeperkingen.

Gebouw 7-8-9 'Kensington' voldoet aan de kaders van de Beleidsnota Mainport en Metropool.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 (geactualiseerd in 2015) beschrijft de provincie hoe ze met ontwikkelingen omgaat die een grote ruimtelijke impact hebben, zoals globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp. Daarnaast geeft de provincie aan welke keuzes gemaakt worden en schetst ze hoe de provincie er in 2040 er uit moet komen uit te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Tegelijkertijd is het van belang bestaande kwaliteiten van het provinciale landschap te behouden of verder te ontwikkelen. Op basis hiervan richt de structuurvisie zich op drie hoofdbelangen:

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

De Provincie Noord-Holland zet in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door aantrekkelijk, recreatief groen. Het beleid is gericht op verdere stedelijke verdichting en optimalisatie van bestaand bebouwd gebied. Rondom OV-knooppunten kunnen centrummilieus ontwikkeld worden. Nieuwe ontwikkelingen dienen in de eerste plaats door verdichting, transformatie en herstructurering te worden gerealiseerd.

Betekenis Structuurvisie Noord-Holland voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

Hyde Park valt binnen de aanduiding 'metropolitaan stedelijk gebied – BBG (Bestaand Bebouwd Gebied)'. Het provinciaal ruimtelijk beleid voor dit soort gebieden is:

- intensief ruimtegebruik,
- intensiveren en herstructureren,
- mengen van wonen en werken,
- ruimtelijke kwaliteitsverbetering,
- inzetten op kennisintensieve en creatieve milieus.

Hyde Park is daarnaast aangeduid als 'Vastgesteld of bestaande bedrijven- of kantorenlocatie'. Met name heeft dit te maken met het feit dat in het hele gebied gemengde functies bestaan en mogelijk moeten zijn. Het provinciaal beleid in dit type gebied is gericht op:

- concentratie van bedrijvigheid;
- herstructureren, verdichten en innovatief ruimtegebruik.

Ten slotte staat het station van Hoofddorp aangeduid als 'Verdichting rond OV-knooppunten'. Het provinciaal beleid wat hier op toepassing is:

- verdichting 800-1200 meter rond OV-knooppunt en benutting OV-infra;
- hierbij aansluiten op de ruimtelijke mogelijkheden en identiteit van de specifieke locatie.

In het voorliggende initiatief wordt een hoogstedelijk milieu nagestreefd, waarbij wonen en werken wordt gemengd. Binnen het gebied wordt de ruimtelijke structuur deels aangepast door de introductie van het 'Haarlemmermeergrid'. Daarnaast wordt een verbinding tussen station en centrum gerealiseerd. Met gebouw 7-8-9 'Kensington' wordt aangesloten op het provinciaal beleid voor metropolitaan stedelijk gebied - bestaand bebouwd gebied.

2.2.2 Provinciale Woonvisie 2010-2020

De Provinciale Woonvisie 2010-2020 geeft aan dat zowel kwalitatief als kwantitatief een goede afstemming moet plaatsvinden tussen vraag en aanbod van woningen. De uitwerking van de speerpuntenopgaven uit de provinciale woonvisie vindt plaats in de regionale actieprogramma's. Voor Haarlemmermeer geldt het Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 Amstelland-Meerlanden, Amstel Zaanstreek-Waterland. Met een aantrekkende economie, een toenemende verhuisdynamiek binnen de Metropoolregio Amsterdam en de toestroom van huishoudens van buiten de regio blijft de druk op de woningmarkt in deze regio in alle segmenten groot. In Amsterdam en Haarlem is die druk groter dan in andere delen, maar in de gehele regio bestaat in alle segmenten van de woningmarkt behoefte aan nieuw aanbod.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt om die reden gestreefd naar het toevoegen van 250.000 woningen tot 2040. Haarlemmermeer heeft op dit moment een zachte planvoorraad die nog circa 20.000 woningen op kan leveren tot 2040. In de MRA-actieagenda heeft de woningbouwproductie prioriteit en is een traject in gang gezet om te komen tot versnelling van de woningbouwproductie.

Uit een inventarisatie van de in de gemeentelijke structuurvisies opgenomen woningbouwlocaties blijkt dat een deel van die locaties onderdeel uitmaakt van de harde planvoorraad; bij het merendeel is echter nog sprake van zachte plannen (waaronder Beukenhorst-West). Voor het versneld kunnen bouwen van woningen is het dus nodig zachte plannen om te zetten naar de harde planvoorraad. De gemeente wil daarom versneld woningbouwlocaties uitwerken die wel zijn opgenomen in de structuurvisies maar waarvoor nog geen bestemmingsplan van kracht is dat die woningbouw mogelijk maakt.

2.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening

In deze verordening heeft de provincie Noord-Holland algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijk gebied als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. De Provinciale Ruimtelijke Verordening stelt regionale afspraken voor woningbouw verplicht. Dit vindt plaats in de Regionale Actie Programma's (RAP's). De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte voor gemeentegrens overschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen liggen bij de regio. De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt. De inhoudelijke onderbouwing van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet zich dus richten op het markt- of verzorgingsgebied. Een bestemmingsplan (waaronder tevens een project-afwijakingsbesluit is te begrijpen) kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze in overeenstemming is met regionale afspraken. In relatie tot gebouw 7-8-9 wordt dit nader onderbouwd in paragraaf 2.3.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka

Door de MRA is onderkend dat voor het werken naar de toekomstige metropolitane strategie (strategie om de (noordelijke) Randstad op termijn concurrerend te maken met grootstedelijke gebieden als Parijs en Londen) Schiphol en de regio elkaar nodig hebben. Om deze binding te bevestigen wordt een convenant opgesteld dat de onderlinge relaties regelt en waarin reeds lopende trajecten worden meegenomen.

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) richt zich op het reduceren van de structurele leegstand van werklocaties in de metropoolregio Amsterdam. Plabeka werkt aan haar doelstelling door het schrappen of faseren van bouwplannen voor nieuwe kantoren, door herontwikkeling of door kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad. Binnen het platform werken gemeenten, provincies en ondernemers samen.

Op 23 juni 2017 heeft het Platform Economie de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030'. In de uitvoeringsstrategie is Hyde Park als transformatiegebied opgenomen.

Betekenis Metropoolregio Amsterdam en Plabeka voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

In voorliggend initiatief wordt de transformatie van leegstaande kantoren tot gemengd woon-werk gebied mogelijk gemaakt. Daarmee draagt gebouw 7-8-9 'Kensington' bij aan de doelstellingen van de MRA en Plabeka.

2.3.2 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland

Eind 2016 heeft de voormalige Stadsregio Amsterdam het Regionaal Actieprogramma Stadsregio Amsterdam 2016-2020 (RAP 2016-2020) aangeboden aan de provincie Noord-Holland. Dit actieprogramma was geënt op het samenwerkingsprogramma van de gemeenten (Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020) en gericht op nieuwbouw, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling. De provincie heeft de drie deelregio's Amstelland-Meerlanden, Amsterdam en Zaanstreek-Waterland in januari 2017 laten weten vooralsnog niet in te kunnen stemmen met het RAP 2016-2020. In maart 2018 zijn bestuurlijke gesprekken gevoerd over de te leveren aanvullingen. Deze aanvullingen betreffen zowel het regionale woningbouwprogramma als beleidsmatige onderwerpen op het gebied van wonen. Deze zijn in de vorm van een oplegger ingediend ('Oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland, versie 11 juli 2017'). Deze oplegger vormt –na vaststelling– samen met het eerder ingediend document het geldende RAP 2016-2020 voor deze regio.

Het RAP en de jaarlijks te actualiseren overzichten met woningbouwplannen plannen en programma's vormen de belangrijke vereisten om te voldoen aan de PRV en zijn voorwaardelijk voor alle buitenstedelijke woningbouwplannen. Een goedgekeurd RAP geeft de gemeenten in de regio de mogelijkheid om gezamenlijk voor op het RAP gebaseerde doeleinden subsidie uit het Provinciale Woonfonds te claimen. Onder actuele woningbehoefte wordt de behoefte voor de komende tien jaar verstaan. Dit sluit aan bij de jurisprudentie die over dit begrip is ontstaan bij de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

In de RAP 2016-2020 wordt voor de regio als geheel de groei van de woningbehoefte in de periode 2017-2027 geraamd op ca. 79.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 62.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van 17.000 woningen bestaat (zie navolgende tabel uit de Oplegger, p. 7).

	behoefte 2017-2027 ³	plancapaciteit 2017			tekort harde capaciteit 2017-2027
		hard	zacht	totaal	
Markregio Amsterdam (regio totaal)	79.510	62.440	112.250	174.690	17.070
Markregio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	61.120	50.230	81.930	132.160	10.890
Markregio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	65.560	56.410	95.230	151.650	9.150

NB: de markregio's overlappen elkaar. Woningbehoefte, plancapaciteit en tekort kunnen niet bij elkaar worden opgeteld.

Tabel woningbehoefte versus plancapaciteit in de drie deelregio's uitgedrukt in aantallen woningen

Voor de RAP-regio als geheel (= de markregio Amsterdam) concludeert de Oplegger als volgt:

- de woningbehoefte is zo groot, dat in vrijwel alle marktsegmenten tekorten zijn;
- de grootste tekorten doen zich voor bij eengezinswoningen, betaalbare huurwoningen en betaalbare en middeldure koopwoningen;
- alleen bij de marktsegmenten meergezinswoningen in een stedelijk milieu – een segment dat ruim ge-programmeerd staat - en dure huurwoningen is de plancapaciteit een fractie groter dan de vraag.

Voor Amstelland-Meerlanden, waartoe Haarlemmermeer behoort, gelden soortgelijke conclusies:

- tekorten in vrijwel alle marktsegmenten;
- met name tekort aan betaalbare huurwoningen en koopwoningen in het middeldure en betaalbare segment ;
- een iets groter aanbod stedelijke appartementen en dure huurwoningen dan vraag.

Voor appartementen zijn vraag en plancapaciteit nagenoeg in evenwicht. Binnen dit segment is de lichte overprogrammering aan stedelijke appartementen een gevolg van de grote druk op de woningmarkt in combinatie met de wens om de woningbouw zoveel mogelijk binnenstedelijk uit te voeren. In verband met de locatiekenmerken kunnen niet altijd grondgebonden woningen worden gerealiseerd. Om toch te voldoen aan de vraag van woningzoekenden vindt er dan verdichting plaats, bij voorkeur rond haltes van hoogwaardig openbaar vervoer. Indien de wensen van woningzoekenden volledig zouden worden gehonoreerd, dan werd de kwantitatieve mismatch tussen vraag en aanbod nog veel groter met mogelijk meer prijsopdruk en meer druk om buitenstedelijk te gaan bouwen.

Als de voorkeursvariant van de woonwens niet haalbaar is, passen vele woningzoekenden in een gebied met grote marktdruk hun wensen aan, en kiezen voor een ander woningtype dan wel een andere woonomgeving.

Concluderend wordt in de Oplegger gesteld dat het totale woningbouwprogramma voor deze regio zowel kwantitatief als kwalitatief past binnen de woningbehoefte bij een doorkijk naar de komende 10 jaar. Voor

binnenstedelijke plannen is de actuele regionale kwantitatieve én kwalitatieve behoefte in dit RAP aangetoond conform artikel 3.1.6. lid 2 Bro. Dit op basis van de provinciale prognose 2017, het WiRA 2015 en de Monitor Plancapaciteit 2017. De monitor heeft als doel om een actueel beeld te krijgen van de capaciteit in woningbouwplannen. Het gaat hierbij om zowel harde (vastgestelde) als zachte woningbouwplannen (potentiele plannen).

Voor de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking moet gebruik gemaakt worden van actuele gegevens over de woningbehoefte en plancapaciteit. Daarom zal de Monitor Plancapaciteit in ieder geval jaarlijks worden geactualiseerd. De gegevens over de woningvraag worden verkregen door middel van het woonbehoefteonderzoek WIRA, inmiddels WiMRA. Dit wordt tweejaarlijks uitgevoerd.

Betekenis Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

De voorgenomen woningbouw op Hyde Park maakt onderdeel uit van het regionale woningbouwprogramma en is in die zin verdisconteerd in het afsprakenkader van het Regionale Actieplan Wonen. De transformatie van kantorenwijk naar stadswijk past binnen de kaders van het Regionale Actieplan Wonen. De praktijk is dat niet alle harde plancapaciteit op korte termijn tot realisatie komt terwijl de behoefte nú groot is. Voorliggend plan voorziet op korte termijn in een woningaanbod van stedelijke appartementen. Dat is nodig om ook nu al in de behoefte te voorzien is een binnenstedelijke locatie, vlakbij een halte van hoogwaardig openbaar vervoer. Verdichting op deze locatie is hierbij gewenst en zorgt ervoor dat de druk om buitenstedelijk te gaan bouwen wordt verlicht. Door een mix van appartementen (sociaal, midden segment en dure segment) wordt aangesloten bij de huishoudensgroei. Doordat de huishoudensgroei voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door toename van één- en tweepersoonshuishoudens en deze huishoudens vaker in appartementen wonen, is de verwachting dat de vraag naar appartementen toeneemt.

Appartementen zijn in Haarlemmermeer een welkome toevoeging aan de bestaande woningvoorraad die grotendeels bestaat uit grondgebonden eengezinswoningen. Het plan draagt dan ook bij aan een gevarieerder woningaanbod en draagt tevens bij aan een te realiseren woonmilieu op Beukenhorst-West, dat de gemeente nog niet heeft: hoogstedelijk. En omdat het plan een nieuw woningaanbod en woonmilieu in Haarlemmermeer biedt, kan het voor doorstroming op de woningmarkt zorgen onder andere vanuit sociale huurwoningen en bijvoorbeeld door senioren die hun eengezins koopwoningen achter laten. Tot slot wordt met dit plan de kantorenleegstand aangepakt (Plabeka).

Op basis van een vergelijking van woningbehoefte en plancapaciteit naar segmentering trekt de Oplegger de conclusie dat er bovenop de al bestaande harde plancapaciteit nog behoefte aan plancapaciteit in alle prijssegmenten binnen de koop- en de huursector en type woning en woonmilieu. De locatie Beukenhorst-West is opgenomen in de Monitor Plancapaciteit (bron: www.plancapaciteit.nl) (gebied 13) als zacht plan voor 3.800 woningen, waarmee de bouwlocatie als geheel en gebouw 7-8-9 'Kensington' in het bijzonder bijdraagt aan de opheffing van het tekort aan plancapaciteit.

2.3.3 Intentieovereenkomst Aardgasvrije Nieuwbouw Metropoolregio Amsterdam

Op 30 januari 2018 heeft het college van Burgemeester en wethouders ingestemd met Intentieovereenkomst Aardgasvrije Nieuwbouw Metropoolregio Amsterdam, welke als doel heeft alle nieuwbouwprojecten voortaan aardgasvrij te realiseren.

De nieuwe gebouwen binnen Hyde Park (ook gebouw 7-8-9) worden duurzaam geklimatiseerd door middel van warmtepomptechniek in combinatie met een collectief bodemenergiesysteem (WKO) en energie uit oppervlaktewater (EOW). Hiermee sluit gebouw 7-8-9 'Kensington' bij de inhoud van de Intentieovereenkomst Aardgasvrije Nieuwbouw.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

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

De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- de a-typische stedelijkheid versterken;
- de ruimte duurzaam en klimaatbestendig inrichten;
- fysieke en sociale verbondenheid met elkaar en met de omgeving versterken;
- een aantrekkelijke ontmoetingsplaats zijn en blijven.

De structuurvisie beschrijft de wijze waarop ontwikkelingen mogelijk zijn en de wijze waarop de mens hierin centraal wordt gesteld. Het accent ligt daarbij op sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. De grondslagen en ontwerpprincipes die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ontwikkeling van Haarlemmermeer zijn samengevat in zes kernpunten:

1. Duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.
2. Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut.
3. Energie als speerpunt.
4. Cultuurhistorie en diversiteit als drager.
5. Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties.
6. Synergie met Schiphol.



 Wonen	 Polderlinten	 Autowegen: nationale infrastructuur + parallelstructuur
 Zoekgebied mix wonen, water en groen	 Polderdwarswegen	 Autowegen: regionale infrastructuur + reserveringen
 Kantoorlocaties, bedrijventerreinen en logistiek	 Lanen	 Autowegen: lokale hoofdontsluitingsroutes + reserveringen
 Uit te werken kantoorlocatie i.c.m. groen/sport/recreatie	 Tochten	 Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)
 Glastuinbouw; nieuwbouw en herstructurering	 Polderpaden	
 Gepland groen	 Groen blauwe structuur	

Met een rode cirkel is de ligging van Hyde Park aangegeven

Betekenis Structuurvisie Haarlemmermeer voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

De locatie waar Hyde Park ontwikkeld moet worden is momenteel een kantorenlocatie waar het accent ligt op transformatie en in mindere mate op herontwikkeling. Bij de herontwikkeling moet rekening houden met een aantal toetsingscriteria die zijn gebaseerd op de kernpunten, waaronder:

Water:

- bijdrage leveren aan duurzamer watersysteem, waarbij wordt ingespeeld op flexibel peilbeheer en een bepaalde hoeveelheid water of bergingsruimte.
- de bijdrage van water aan sociale ontmoetingen.

Verkeer:

- de ruimtelijke inrichting van de weg moet aansluiten bij de wegcategorie en bijdragen aan de beleving en verkeersveiligheid.
- de route vanaf het station naar het centrum krijgt de kwaliteit van een 'groene' boulevard. Langs de route worden ontmoetingsplekken (bijvoorbeeld horeca) gecreëerd.

Duurzaamheid:

- ruimtelijke randvoorwaarden voor duurzame oplossingen borgen in ruimtelijke plannen.
- groen in de nabijheid van woningen of als structurerende elementen laten bijdragen aan sociale ontmoetingen.

Economie:

- bijdrage leveren aan een evenwichtigere woon- werkbalans
- bijdragen van woonmilieu's en knooppunten aan mogelijkheden voor het nieuwe werken;
- mogelijkheden voor functiemenging in woongebieden benutten.

Luchthaven:

- Goede en transparante informatievoorziening aan inwoners over de beperkingen en overlast van Schiphol.
- in de directe nabijheid van de luchthaven aantrekkelijk vestigingsklimaat bieden aan werknemers van internationale bedrijven.

Wonen:

- woonmilieus moeten aansluiten bij de leefstijlen van de bevolking. Daarbij moet organische ontwikkeling en flexibiliteit ervoor zorgen dat de omgeving zich kan aanpassen aan de levensfasen van de inwoners.

Voorzieningen:

- Vestiging van voorzieningen passend bij de dominante leefstijlen in de omgeving en tevens passend bij nabijgelegen knooppunten.

Het stedenbouwkundig plan, waar gebouw 7-8-9 'Kensington' deel van uitmaakt, is opgesteld met inachtneming van de toetsingscriteria uit de Structuurvisie Haarlemmermeer.

2.4.2 Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030

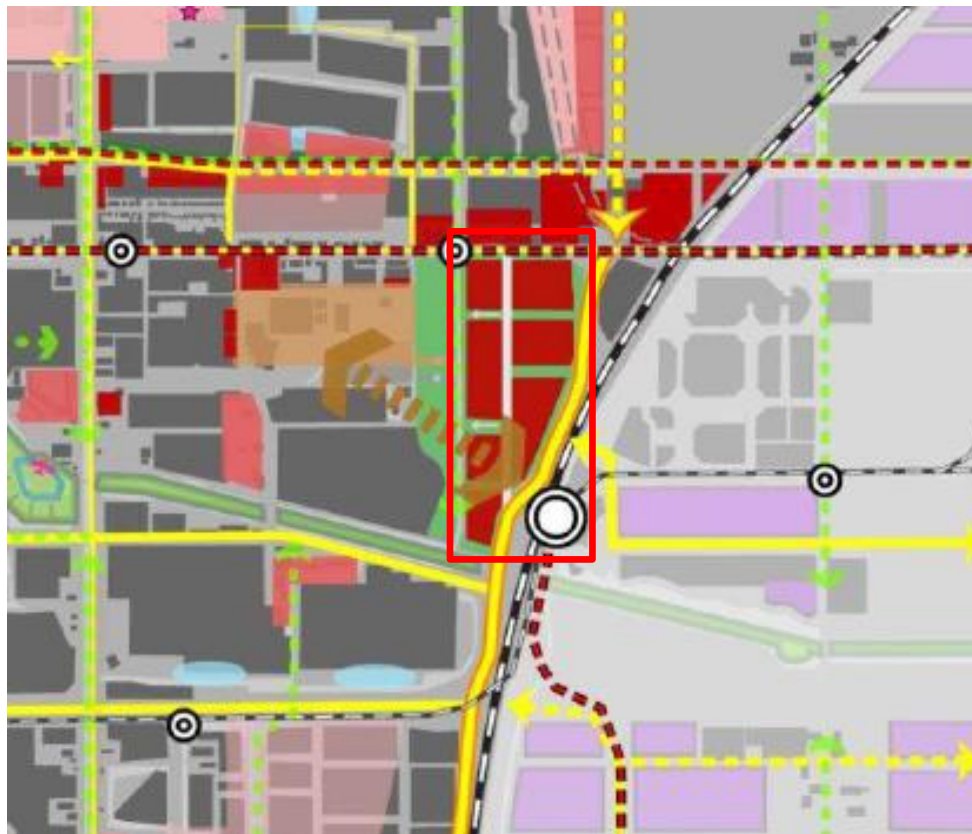
De structuurvisie Haarlemmermeer is uitgewerkt en geconcretiseerd in de deelstructuurvisie Hoofddorp 2030. De deelstructuurvisie is opgesteld om sturing te geven aan de ontwikkeling van Hoofddorp naar een grotere, intensieve, maar ook meer levendige stad. Het functioneert als toetsingskader voor alle ruimtelijke plannen in Hoofddorp.

Het ontwikkelingsconcept voor Hoofddorp gaat uit van de versterking van de stedelijke ontwikkeling rond het stationsgebied en het behouden van de cultuurhistorische waarden die Hoofddorp heeft. Voor de ontwikkeling van Hoofddorp wordt uitgegaan van transformatie, functiemenging, verbinden en verknopen.

Voor Hoofddorp zijn 10 opgaven geformuleerd:

1. bouwen van minimaal 3300 woningen voor starters, nieuwkomers en doorstromers,
2. voorzieningen realiseren die passen bij de veranderende behoeften,
3. herstructureren en transformeren van oudere bedrijven en sportgebieden,
4. bereikbaarheid garanderen door scheiden lokaal van regionaal verkeer
5. fiets- en openbaar vervoer-infrastructuur verbeteren,
6. het centrum op een logische en toekomstgerichte wijze bereikbaar houden,
7. koppelen van het werkgebied ten oosten van het spoor aan het centrum en het woongebied aan de westzijde van het spoor,
8. versterken en combineren van groen, water en ecologie met routes,
9. identiteit en herkenbaarheid van Hoofddorp verbeteren, en

10. van Hoofddorp een klimaatbestendige en klimaatneutrale plaats maken;



Legenda

- Woningbouw ontwikkelgebied, stedelijk compact
- Woningbouw ontwikkelgebied, grondgebonden compact
- Stadsontwikkelgebieden, centrum stedelijk
- Ontwikkelgebied Station - Stadscentrum
- Voorzieningen (nieuw)
- Bedrijfslocaties
- Groene verbindingen (bestaand en nieuw)
- Zoekgebieden water in bestaande groengebieden
- Nationale- en Regionalewegen (bestaand en te onderzoeken)
- Lokale wegen (bestaand en te onderzoeken nieuwe variant)
- HOV lijnen (bestaand en reserveringen voor de toekomst)
- ⊙ Halteplaatsen en Knoop punten
- ★ Wijkcentrum (nieuw)

Met een rode rechthoek is de ligging van Hyde Park aangegeven

Voor elke opgave is in de deelstructuurvisie een analyse gegeven, vervolgens zijn de ambitie en uitgangspunten gegeven voor de opgave. Ook worden concrete ruimtelijke oplossingen aangedragen.

Betekenis Deelstructuurvisie Hoofddorp voor Hyde Park

De ontwikkeling van Hyde Park geeft invulling aan meerdere van de genoemde opgaven. In de eerste plaats vervult het een belangrijk deel van de woningbouwopgave en zorgt het voor transformatie van verouderde

bedrijven. Daarnaast wordt bij de invulling aangesloten bij de principes van functiemenging en wil het een duidelijke verbinding tussen station en centrum verwezenlijken.

Hyde Park maakt deel uit van het gebied station - Beukenhorst - stadspark, wat de kern vormt van de doelstelling om van Hoofddorp een levendige stad te maken. In de deelstructuurvisie wordt aangekondigd dat daarvoor een participatietraject in de vorm van een open en interactief planproces wordt gestart. Voorliggend initiatief is een van de resultaten van dit open en interactieve planproces.

2.4.3 Woonvisie

In 2012 heeft de gemeenteraad de nota 'Woonvisie 2012-2015' vastgesteld. De Woonvisie is het kader voor het woonbeleid van Haarlemmermeer. De hoge dynamiek in de samenleving en op de woningmarkt in combinatie met een veranderende rol van de gemeente, vraagt om een visie die slim inspeelt op marktomstandigheden in plaats van pretendeert de marktomstandigheden te bepalen.

De Woonvisie heeft als centrale doelstelling:

'Haarlemmermeer zet zich in voor duurzame en betaalbare woningen in leefbare dorpen in wijken en aangenaam wonen in diverse woonmilieus: stedelijk, suburbaan, dorps en landelijk'

Drie belangrijke pijlers daarin zijn:

1. Woongenot in dorpen en wijken. Maatwerk in regelgeving op lokaal niveau, aandacht voor woonwijken met stadse en suburbane woonmilieus (Hoofddorp, Nieuw-Vennep) en versterken van uniek karakter in de kernen en het buitengebied.
2. Inspelen op de woningmarkt. Vraag en aanbod is het uitgangspunt.
3. Wonen en zorg / bijzondere doelgroepen. De vergrijzing zorgt voor een veranderende woonvraag en het huisvesten van bijzondere doelgroepen heeft onze extra aandacht.

Daarnaast is er facetbeleid: duurzaamheid, inbraakpreventie en toegankelijkheid. Aangezien Haarlemmermeer een integraal duurzaamheidsbeleid heeft (programma Ruimte voor Duurzaamheid), volgt de Woonvisie de uitgangspunten van dat duurzaamheidsbeleid.

Betekenis Woonvisie voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

Gebouw 7-8-9 'Kensington' speelt in op de huidige woningmarkt. Zoals uit het regionale beleid blijkt, is de woonbehoefte in deze regio groot. Appartementen zijn in Haarlemmermeer een welkome toevoeging aan de bestaande woningvoorraad die grotendeels bestaat uit grondgebonden eengezinswoningen. Het plan draagt dan ook bij aan een gevarieerder woningaanbod, namelijk een hoogstedelijk woonmilieu. Omdat het plan een nieuw woningaanbod en woonmilieu in Haarlemmermeer biedt, kan het voor doorstroming op de woningmarkt zorgen onder andere vanuit sociale huurwoningen en bijvoorbeeld door senioren die eengezins koopwoningen achter laten.

2.4.4 Woonagenda

Sinds de Woonvisie Haarlemmermeer in 2012 is vastgesteld, is er veel veranderd. Met de Woonagenda (2015) wordt naast de nog steeds geldende Woonvisie een verdieping gegeven van het gemeentelijk volkshuisvestelijk beleid. Hierbij zijn vier speerpunten:

1. Relatie gemeente en corporatie: Sturingsmogelijkheden richting woningbouwcorporaties worden beter benut, bijvoorbeeld door nieuwe prestatieafspraken.
2. Toegankelijkheid en betaalbaarheid sociale huursegment. Er komen nieuwe afspraken over het aanbod sociale huurwoningen: minstens een nader te bepalen percentage van de vrijkomende sociale huurwoningen wordt weer als sociale huurwoning verhuurd en er komen nieuwe maatregelen ten aanzien van urgenties en bijzondere doelgroepen.
3. Wonen en zorg: Haarlemmermeeders die zorg behoeven moeten langer zelfstandig thuis (kunnen) blijven wonen.
4. Woningbouwontwikkeling in de nieuwe woningmarkt: De nieuwe woningmarkt kent geen vooraf bepaald percentage in de programmering. Er wordt gekozen voor een gerichte inzet per segment.

Betekenis Woonagenda voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

De ontwikkeling van gebouw 7-8-9 'Kensington' past onder het vierde speerpunt van de Woonagenda. Het woningaanbod van Hyde Park past in de nieuwe woningmarkt waarin de druk op de regio, en daarmee ook de gemeente Haarlemmermeer, erg groot is.

2.4.5 Uitgangspunten nieuwbouw sociale huurwoningen

Op 11 juli 2017 heeft het college van Burgemeester en wethouders de nota 'Uitgangspunten nieuwbouw sociale huurwoningen' vastgesteld. Daarin wordt geconstateerd dat de woningbouw niet afdoende voorziet in de toenemende vraag naar sociale huurwoningen. Het streven naar een aandeel 30% sociale huur van het geheel van de woningbouwproductie werd niet gehaald, omdat bij binnenstedelijke locaties per project mocht worden aangesloten bij de marktvraag ofwel van de 30% norm mocht worden afgeweken. Met de voorwaarde dat alleen nog bij binnenstedelijke nieuwbouw- en transformatieprojecten van 30 woningen of minder afgeweken mag worden van de 30% norm voor sociale woningen, wordt verwacht dat de streefwaarde van 30% wél gehaald wordt.

Per project zal worden bezien of het mogelijk is aan dit uitgangspunt te voldoen. Daarbij zal steeds een evenwichtige afweging gemaakt worden tussen de verschillende beleidsdoelen te weten sociale woningbouw, duurzaamheid en de RIH (ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer) bijdrage. Als één of meerdere van deze eisen tot een verliesgevend resultaat bij het betreffende project leiden, kan dat een belangrijk element zijn bij die afweging.

Betekenis uitgangspunten nieuwbouw sociale huurwoningen voor Hyde Park

De gemeenteraad heeft in zijn besluit van 19 juli voor de transformatie van Beukenhorst-West als kader gesteld dat 20% van het woonprogramma gerealiseerd wordt in de sociale huur en 10% in de betaalbare koop. De sociale huurwoningen worden binnen Beukenhorst-West over tenminste twee afzonderlijke bouwblokken verdeeld.

Voor degenen die te veel verdienen om in aanmerking te komen voor een sociale huurwoning en te weinig om voldoende hypotheek te krijgen kan een middeldure huurwoning (derde segment) een goede oplossing zijn. Binnen Beukenhorst-West wordt 10% van de woningen in dit segment gerealiseerd. De percentuele verdeling sociale huur, betaalbare koop en derde segment wordt over het totale projectgebied van Hyde Park gerealiseerd en is niet bepalend voor de percentuele verdeling van een individueel gebouw. De overige 60% van de woningen in het gebied kunnen in de vrije sector (koop- en huur) worden gerealiseerd.

Het woonprogramma van Hyde Park bestaat uit een brede mix: zowel betaalbare koop- als huurwoningen voor stedelingen: jongeren, starters, urbane gezinnen, internationaal georiënteerden, mensen die flexibel/tijdelijk iets zoeken, empty nesters (55+) en zelfstandige ouderen. Het woningprogramma wordt kwalitatief toegespitst op een stedelijke doelgroep, die voor een groot deel uit 1- en 2-persoonshuishoudens bestaat maar dus ook kleine gezinnen die passen bij een hoogstedelijk woonmilieu en mogelijk jonge gezinnen met een eerste kind.

2.4.6 Deltaplan Bereikbaarheid

Het Deltaplan Bereikbaarheid geeft een visie op verkeer en vervoer in Haarlemmermeer, om te komen tot een duurzaam toekomst vast 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.

In het 'Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid' staan een uitvoeringsagenda en de fasering van uit te voeren maatregelen of onderzoeken.

De uitgangspunten voor de auto en het wegennetwerk zijn het uitbreiden en verbeteren van het netwerk voor de (vracht)auto en het oplossen van bestaande knelpunten in het netwerk.

De regionale wegen N201, N207, N205 en Nieuwe Bennebroekerweg worden gezien als een omleidingsroute, om bij calamiteiten op de A4 en de A10 Amsterdam en Schiphol bereikbaar te houden.

De uitgangspunten voor de fiets en het fietsnetwerk zijn het bevorderen van het fietsgebruik voor korte afstanden en de aanleg van ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk.

De verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel van het verkeersbeleid.

De gemeente past het concept 'Duurzaam Veilig' toe. Het wegontwerp is afhankelijk van de wegcategorie waarbinnen een weg valt. Op basis van de sterkte van de verkeersrelaties, is een onderscheid gemaakt in drie wegcategorieën: stroomwegen, ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De zwakke verkeersrelaties zijn aangeduid als erftoegangsweg, waarbij in verband met leefbaarheid een indicatieve acceptabele grens van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal wordt toegepast. De nieuwe woonwijken in Haarlemmermeer worden vanaf de jaren negentig duurzaam veilig ontworpen.

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.

Betekenis Deltaplan Bereikbaarheid voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

In Hyde Park wordt zoveel mogelijk ingezet op openbaar vervoer, langzaam verkeer en toekomstgerichte concepten als Smart Mobility (inzet van innovatieve ICT-oplossingen) en Mobility As A Service (MAAS). Mobility as a Service staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Het eigen autogebruik wordt ontmoedigd. Hyde Park zet in op deelautogebruik. Langzaam verkeer krijgt meer ruimte en routes dan de auto en geheel Hyde Park wordt een 30 km zone (woonerf). Een aanzienlijk deel van het bezoekersparkeren zal in een centraal gelegen parkeergarage opgelost worden om de auto zoveel mogelijk uit het straatbeeld te weren.

Gebouw 7-8-9 'Kensington', als onderdeel van Hyde Park, sluit hiermee aan bij de visie in het Deltaplan Bereikbaarheid.

2.4.7 Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2017)

Op 6 februari 2018 heeft het college van Burgemeester en wethouders de nota 'Actualisatie beleidsregel Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer' vastgesteld. De beleidsregel is een uitwerking van de eerder door de raad vastgestelde kaders 'Strategisch parkeerbeleid' (d.d. 16 maart 2017, nummer 2017.0005871). Met het handboek en bijbehorend berekeningsblad kan voor benoemde situaties de parkeernorm op eenduidige wijze worden vastgesteld. Door combinaties van in te voeren variabelen functie, centrumligging, stedelijkheid, afstand tot HOV-halte of station, gedeeld autogebruik, wordt de parkeernorm gericht uitgerekend. In de actualisatie van de parkeernormen zijn zeer kleine woningen (tot 40 m² woonoppervlak) en goedkopere sociale huurwoningen als aparte categorieën toegevoegd in de parkeernormentabel.

Betekenis Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2017) voor Hyde Park en gebouw 7-8-9

Het stedenbouwkundig plan is afgestemd op de parkeernormen van de gemeente Haarlemmermeer. Bij de transformatie van Beukenhorst-West worden de parkeernormen uit het Handboek Parkeernormen gevolgd. Beukenhorst-West wordt beschouwd als centrumgebied dicht bij hoogwaardig openbaar vervoer en station, een multimodaal knooppunt, gelegen. De hierbij geldende parkeernormen zijn van toepassing. Voor bewoners worden er parkeergarages onder of in de appartementencomplexen gemaakt. Bezoekers kunnen hun auto kwijt in centraal gelegen gebouwde parkeervoorzieningen en beperkt op straat, in de openbare ruimte. Tevens is er de mogelijkheid en ambitie om het gebruik van deelauto's in te zetten. De ontwikkeling uit de onderhavige goede ruimtelijke onderbouwing voldoet aan de parkeernormen van de gemeente Haarlemmermeer.

2.4.8 Welstandsnota 2013

In de Welstandsnota 2013 wordt aangegeven dat er plekken zijn in de polder waar een welstandelijke beoordeling niet zo belangrijk is en dat er andere plekken zijn die juist wel sturing of bescherming nodig hebben. Het grondgebied van Haarlemmermeer wordt daarbij onderscheiden naar welstandsregimes van verschillende 'zwaarte':

- Welstandsvrij regime: er wordt niet getoetst aan redelijke eisen van welstand.
- Regulier welstandsregime: het gebouw in zijn omgeving maar ook als zelfstandig object, de architectonische benadering.

- Bijzonder welstandsregime: het gebouw in zijn omgeving, als zelfstandig object en daarnaast ook nog bijzondere onderdelen en details van het gebouw, de esthetische benadering.
- Specifiek welstandsregime: in het gebied is een beeldkwaliteitsplan van toepassing.

Grotere herstructureringsplannen en nieuwbouwprojecten moeten plaatsvinden binnen het kader van een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan.

Wanneer het beeldkwaliteitsplan door de raad wordt vastgesteld vormt het een directe aanvulling op de Welstandsnota.

Voor een dergelijk gebied wordt een supervisor of een kwaliteitsteam aangesteld, die de kwaliteit van het te ontwikkelen gebied moet waarborgen en toetst aan de redelijke eisen van welstand. Een kwaliteitsteam bestaat uit diverse leden, deels werkzaam bij de gemeente, deels uit een aantal externen (architecten).

Betekenis Welstandsnota 2013 voor Hyde Park

Voor Hyde Park is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan bevat de uitgangspunten voor de beeldkwaliteit van de bebouwde en de onbebouwde omgeving van het projectgebied. Het ontwerp beeldkwaliteitsplan, dat op 20 augustus 2018 is vrijgegeven voor inspraak, zal een directe aanvulling vormen op het Welstandbeleid en is daarmee het kader voor de welstandstoets bij vergunningaanvragen.

Daarnaast wordt voor de uitwerking van het plan een Kwaliteitsteam (Q-team) aangesteld om bij die verdere uitwerking van de plannen de integrale, duurzame kwaliteit van het gebied te borgen. Het Q-team adviseert daarbij aan het college van B&W en aan Hyde Park Hoofddorp B.V. over de stedenbouwkundige kwaliteit en samenhang, over de inrichting van de Openbare Ruimte en over de woon/gebruikskwaliteit van de verschillende onderdelen van het plan.

De eind-advisering op een omgevingsvergunning voor de Activiteit Bouwen zal evenwel bij de Welstandscommissie liggen.

2.4.9 Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030

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

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

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

Eén van de speerpunten is dat ruimtelijke ontwikkelingsprojecten duurzaam worden ontwikkeld volgens het ambitieniveau uit de daarvoor ontwikkelde beleidskaders.

Betekenis Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030 voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

Hyde Park is een stedelijk en compact woonmilieu dat bijdraagt aan een energie-efficiënte wijk, efficiënt grondgebruik waardoor draagvlak wordt gecreëerd voor bijvoorbeeld afvalscheiding, minder vervoer, flexibiliteit en kansen voor uitwisseling, delen en gemeenschappelijke faciliteiten. De insteek is dat Hyde Park bestand zou moeten zijn tegen droogte, hittestress, maar ook zware buien. De toepassing van groen zal een belangrijk onderdeel zijn van de te treffen maatregelen. Hyde Park heeft ca. 25% groen in de openbare ruimte.

Om de woningen te verwarmen en te voorzien van warm tapwater wordt ingestoken op een duurzaam energieconcept. Daarnaast worden tal van overige duurzaamheidsregelen ingezet. Voorbeelden zijn dat door toepassing van LED-verlichting in de openbare ruimte en collectieve ruimten (parkeergarages, bergingen en gangen) en plaatsing van PV-panelen de energievraag zoveel mogelijk wordt beperkt. Afval- en grondstof-inzameling is gescheiden.

2.4.10 Kaders klimaatbeleid 2008-2020

In 2008 heeft de gemeenteraad de nota 'Kaders klimaatbeleid 2008-2020' vastgesteld. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de CO₂ uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe:

1. Beperking van de energievraag.
2. Opwekking noodzakelijke energie door gebruikmaking van duurzame energiebronnen.
3. Indien nodig dient de opwekking van de resterende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

Het klimaatbeleid is uitgewerkt in tien thema's. Per thema is aangegeven wat de beoogde CO₂ reductie of beoogde realisatie van duurzame energie binnen dat thema is. De thema's zijn:

- Gemeentelijke gebouwen, bestaand en nieuwbouw.
- Bestaande woningen.
- Nieuwbouw woningen.
- Bestaande bedrijven.
- Agrarische bedrijven / Glastuinbouw.
- Nieuwe bedrijven.
- Verkeer en vervoer.
- Windenergie.
- Overige duurzame energie.
- Interne milieuzorg.

Daarnaast zijn twee randvoorwaarden benoemd voor het realiseren van de doelstellingen binnen de thema's. Zo zal de cultuur en de kennis binnen de gemeentelijke organisatie moeten zorgdragen voor voldoende draagvlak. Verder zal het op te richten Natuur- en milieucentrum Haarlemmermeer als expertisecentrum fungeren en bijdragen aan klimaatbewustwording en actiebereidheid tot energie zuinig en op duurzaamheid gericht gedrag bij zowel burgers als bedrijven.

Betekenis Kaders klimaatbeleid 2008-2020 voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

Zoals ook al in par. 2.3.3. aangegeven wordt in gebouw 7-8-9 'Kensington' voor de verwarming van woningen en warm water ingestoken op een duurzame energieconcept metwarmte-koude-opslag (WKO) zonder

gas. Er komen geen individuele gasgestookte cv-ketels meer in de woning. Daarnaast worden tal van overige duurzaamheidsregelen ingezet. Voorbeelden zijn dat door toepassing van LED-verlichting in de openbare ruimte en collectieve ruimten (parkeergarages, bergingen en gangen) en plaatsing van PV-panelen de energievraag zoveel mogelijk wordt beperkt. Tot slot zal de afval- en grondstoffeninzameling gescheiden plaatsvinden. Gebouw 7-8-9 'Kensington' voldoet aan de kaders van het Klimaatbeleid 2008-2020.

2.4.11 Beleidsnota commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016

De ambitie is om een goed ontsloten en bereikbare gemeente te zijn met een excellent en duurzaam woon-, leef- en vestigingsklimaat. Een passend (commercieel) voorzieningenaanbod speelt daarbij een belangrijke rol. Met de beleidsnota 'Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016', is daarvoor een integraal beleid opgesteld voor alle commerciële voorzieningen.

Het structuurversterkende voorzieningenbeleid van de voorgaande periode wordt voortgezet, waarbij extra aandacht bestaat voor het voorkomen van structurele leegstand van detailhandelsvestigingen, kantoren en bedrijven. Door functiemenging in de centra mogelijk te maken wordt innovatie en ondernemerschap bevorderd. Ook wordt ingezet op het stimuleren van vernieuwende initiatieven (bijvoorbeeld "Bed & Breakfast") op de juiste plekken en het faciliteren van de vestiging van ZZP'ers en/of de ontwikkeling van een vitale wijkeconomie in wijken en kernen.

De ontwikkeling van nieuwe winkellocaties is slechts onder voorwaarden mogelijk als er aantoonbaar onderaanbod is als gevolg van bijvoorbeeld substantiële woningbouw.

Betekenis Beleidsnota commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016 voor gebouw 7-8-9 binnen Hyde Park

In de plinten van de bebouwing van Hyde Park worden voorzieningen gerealiseerd. Deze voorzieningen moeten faciliterend zijn voor bewoners en omwonende van Hyde Park. Daarnaast dragen de voorzieningen bij aan de verbinding tussen het station en de rest van Hoofddorp. Het gaat dan vooral om zorg, sport/spel, ontmoeting, horeca en een snelle boodschap. De diverse voorzieningen profiteren tijdens kantooruren van de werknemers uit Hyde Park, de omliggende werkgebieden en de passanten richting omliggend Hoofddorp, en van de Hyde Park bewoners. Hierbij zorgen de verbeterde verbindingen met de omgeving en de stedelijke opzet van Hyde Park, waardoor het gebied relatief veel bewoners en werknemers krijgt, voor voldoende draagvlak, waardoor de levendige functies een succes kunnen worden en de gewenste stedelijke dynamiek tot stand komt. Concentratie van voorzieningen is gedacht aan de hoofdroute door het gebied, aan de Planetenweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en het Planetenpad.

In de plinten van de gebouw 7-8-9 'Kensington' is circa 400 M² aan bedrijfsfuncties voorzien zoals bijvoorbeeld commerciële of maatschappelijke dienstverlening, of kantoorfuncties. Bouwplan 7-8-9 'Kensington' ligt niet aan de hoofdroute. Het gebouw bevat geen detailhandel.

2.4.12 Inrichtingsplan en ontwikkelstrategie Hoofddorp-Centraal

Naar aanleiding van de deelstructuurvisie Hoofddorp is in 2014 een open proces gestart met iedereen die zich betrokken voelt bij dit gebied. Een van de processtappen heeft geleid tot vaststelling van een Inrichtingsplan en ontwikkelstrategie. Het inrichtingsplan duidt het gewenste toekomstige karakter van Hoofddorp-Centraal. Het is bedoeld als uitnodigend en open kader waarbinnen de kwaliteit van het gebied stap voor stap versterkt kan worden. De ontwikkelstrategie gaat over de wijze waarop het proces vormgegeven kan worden.

Het inrichtingsplan bestaat uit twee onderdelen: de ruimtelijke hoofdstructuur en de programmatische hoofdstructuur. De ruimtelijke hoofdstructuur wordt gevormd door de route van station naar centrum en door het park. De route moet helder, overzichtelijk en veilig zijn. Voor de route zijn ontwerpprincipes opgenomen, namelijk:

1. levendige plinten begeleiden de route.
2. langs de route zijn verblijfsplekken.
3. de route heeft een eenduidige inrichting met hoge belevingswaarde.
4. de route vormt de ruggengraat van het park.

Voor de parkrand van Hyde Park zijn de volgende ontwerpprincipes gegeven:

1. Hoog/laag: lager aan het park en hoger op de 2e linie
2. zachte overgang, park naar binnen halen
3. levendige functies in de plint aan de Planetenweg, in aanvulling op de functies in het centrum.

De programmatische hoofdstructuur heeft betrekking op het gebruik en de activiteiten in het gebied. Voor het gebied waar Hyde Park wordt gerealiseerd wordt aangegeven dat verkleuring naar andere functies essentieel is. Functies langs de route dragen bij aan een aantrekkelijke levensader van station naar centrum. In de plinten moet volop ruimte komen voor kleinschalige voorzieningen, horeca en andere functies die contact maken met de straat. Boven de plinten kan gewerkt of gewoond worden.

In de ontwikkelstrategie zijn stedenbouwkundige, financiële en organisatorische spelregels opgenomen voor private partijen die initiatieven willen ontwikkelen. Deze zijn verder uitgewerkt en vormen het kader voor planontwikkelingen in het gebied. De gemeente neemt de eerste stap in de ontwikkeling van Hoofddorp-Centraal, door het deel van de route door het wandelbos te realiseren.

Betekenis Inrichtingsplan en ontwikkelstrategie voor Hyde Park

Het inrichtingsplan vormt het vertrekpunt waarvan uit het stedenbouwkundig plan voor Hyde Park is ontwikkeld. Op 19 juli 2018 heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan voor Hyde Park vastgesteld.

3 Ruimtelijke onderbouwing

Dit hoofdstuk onderbouwt waarom het bouwplan 7-8-9 'Kensington' past binnen het op 19 juli 2018 vastgestelde Stedenbouwkundig Plan met bijbehorende kaders.

De ruimtelijke kaders hierin bestaan uit:

1. Stedenbouwkundig Plan
2. Duurzaamheidsagenda
3. Randvoorwaarden Akoestiek
4. Beeldkwaliteitsplan

Hieronder wordt per onderdeel uiteengezet hoe gebouw 7-8-9 past binnen deze kaders.

3.1 Stedenbouwkundig plan Hyde Park

Ten behoeve van de transformatie van kantorenwijk naar stadswijk is het stedenbouwkundig plan 'Hyde Park, A new hub for living & leisure' opgesteld. Het plan heeft als doel om de thans verouderde en in onbruik geraakte kantorenlocatie Beukenhorst-West te transformeren naar een levendige stadsomgeving.

3.1.1 Huidige situatie

Beukenhorst-West is op dit moment een monofunctionele, verouderde, kantoorlocatie waar teveel gebouwen langdurig leegstaan. Hoewel het gebied goed ontsloten is voor de auto en het openbaar vervoer ligt het toch geïsoleerd.

De huidige kantorenwijk bestaat uit losse gebouwen omringd door parkeerterrein. De dimensionering van de openbare ruimte is gebaseerd op de auto en het scheiden van verkeersstromen. Het monofunctionele karakter zorgt ervoor dat het buiten kantoortijden niet prettig verblijven is. Het ontbreekt kortom aan de gezonde mix van functies die in stedelijke gebieden nodig is voor een goed verblijfsklimaat.

Daarnaast is het gebied relatief slecht met zijn omgeving verbonden. Het gebied is gerealiseerd in de periode van de bloemkoolwijken, bedrijventerreinen en kantoorparken en heeft deels de hiervoor kenmerkende opzet van een hoofdontsluiting en daaraan gekoppelde subwijkjes met rondlopende straten, met als resultaat een in zichzelf gekeerde structuur.

3.1.2 Ambities uit het Stedenbouwkundige plan Hyde Park

In deze paragraaf worden de ambities van het stedenbouwkundige plan nader toegelicht.

Bijdragen aan de woonopgave in de Metropool regio Amsterdam

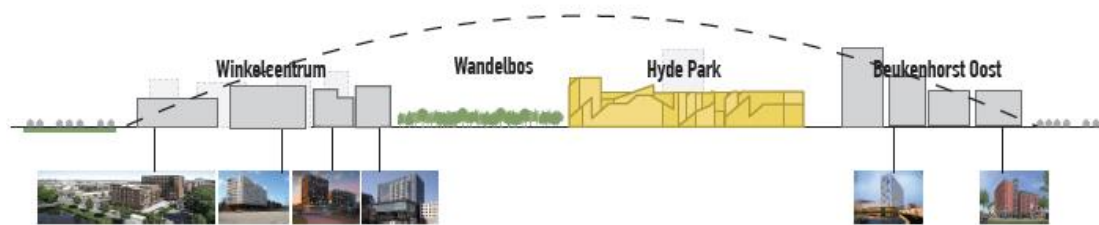
Hyde Park draagt bij aan de regionale woonopgave in de Metropoolregio Amsterdam. In deze regio bestaat veel vraag naar woningen in een stedelijk woonmilieu waarvandaan werkgelegenheid en voorzieningen goed te bereiken zijn. De locatie van Hyde Park biedt deze goede bereikbaarheid.

Bijdragen aan Hoofddorp Centraal als centrum van Haarlemmermeer

De populariteit van de Metropoolregio Amsterdam heeft als gevolg dat de regio steeds intensiever gebruikt zal gaan worden, maar de ontwikkelruimte is er inmiddels bijzonder schaars. Het belang is dus groot om ook in de gemeente Haarlemmermeer op de 'juiste' plekken (goed ontsloten met OV en dichtbij voorzieningen) het optimale type woonmilieu te realiseren. Het sleutelwoord hierbij is nabijheid. De nabijheid van het station en het stadscentrum biedt kansen om een hoogstedelijk woonwerkmilieu te creëren, met veel voorzieningen en een laag autogebruik.

Hyde Park is onderdeel van het centrumgebied. Het centrumgebied bestaande uit het winkelcentrum, het gemeentehuis, het Wandelbos en Beukenhorst-West en het station, worden reeds samengevat als Hoofddorp Centraal en heeft de potentie om zich in de toekomst samen met Beukenhorst Oost en Zuid te ontwikkelen als het centrum en de entree van Haarlemmermeer.

Een kans om de rechthoekige kamer Hoofddorp Centraal te verdichten en compleet te maken waardoor de kwaliteiten van het Hollandse polderlandschap eromheen bewaard en juist versterkt kunnen worden. Hoofddorp Centraal torent stoer aan de rand van Hoofddorp, goed zichtbaar voor het ommeland, en versterkt het contrast tussen de stad en het aangrenzende open landschap. Hiermee worden van beide hun specifieke kwaliteiten het best benut.



Schakel tussen station en winkelcentrum

Hyde Park is de schakel in de verbinding tussen station en winkelcentrum. Een fiets en voetgangersvriendelijk gebied met een hoofdroute tussen het station en het winkelcentrum maakt Hyde Park tot een levendige entree naast het station met een verbeterde veiligheid en leefbaarheid. Een logische en aantrekkelijke wandel- en fietsroute van het winkelcentrum naar het station die Beukenhorst-Oost en Zuid, treinstation, Hyde Park, het Wandelbos en het winkelcentrum met elkaar verbindt. Met laagdrempelige voorzieningen voor de bewoners, werknemers en passanten tussen het station en de rest van Hoofddorp.



Hoogstedelijke dynamiek

In Hyde Park komt een hoogstedelijke dynamiek tot stand. Dit gebeurt door een combinatie van grootstedelijke uitstraling, functiemenging en differentiatie.

Maximaal verbinden met de omgeving

De oorspronkelijke structuur van het Haarlemmermeergrid wordt weer hersteld waarin lange lijnen vanuit het stadscentrum worden doorgetrokken en er een duidelijke structuur ontstaat die past bij Haarlemmermeer. Het huidige kantorenpark wordt opengemaakt en zoveel mogelijk verbonden met zijn omgeving. Hyde Park krijgt hiermee een goede aansluiting op het omringende stadweefsel.



Hyde Park en het Wandelbos versterken elkaar

Hyde Park en het Wandelbos versterken elkaar waardoor het park kan functioneren als stadspark. De nieuwe bebouwing omkadert het park en draagt bij aan de levendigheid en veiligheid van de routes door het park met een nieuw publiek en intensiever gebruik. De opzet van Hyde Park wordt zodanig dat de nieuwe bewoners zoveel mogelijk de kwaliteit van het park beleven.

Goede bezonning, daglichttoetreding en zicht naar het park

Hyde Park zorgt voor goede bezonning, daglichttoetreding en zicht naar het park. Het stedenbouwkundig plan biedt een kwaliteitsgarantie voor goede bezonning van de privé- en openbare buitenruimte door middel van een bouwvelop die daarop toegespitst is. Hiermee wordt tevens de daglichttoetreding binnen in de woning gewaarborgd. Zicht naar het park wordt gecreëerd door strategische verlagingen van de bouwvolumes richting het park.

3.1.3 Gebouw 7-8-9 'Kensington'

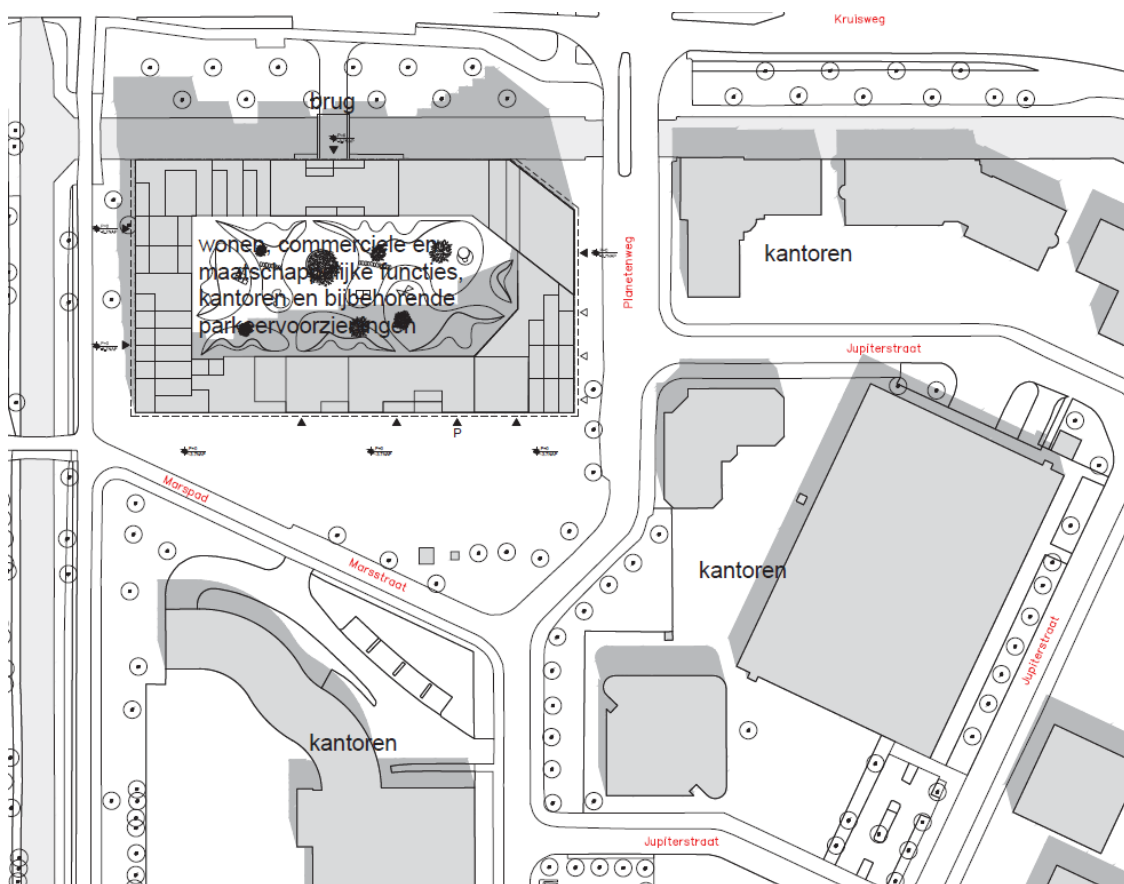
Gebouw 7-8-9 is opgezet volgens de principes van het stedenbouwkundig plan en past binnen de vastgestelde kaders.

Het gebouw is opgedeeld in meerdere 'Hoofddorpse huizen', conform deze principes. De 'huizen' hebben eigen entrees vanaf de straat. Bewoners van de woningen en medewerkers van de functies op de begane

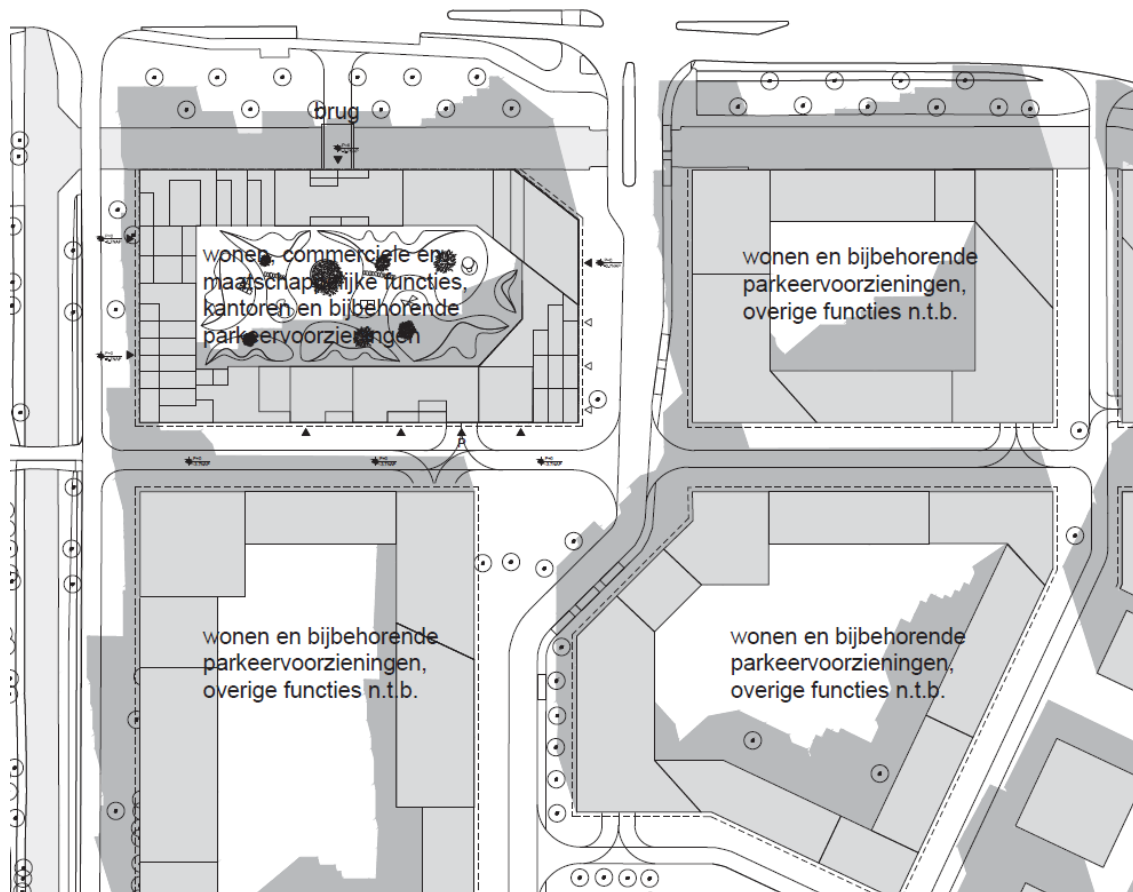
grond parkeren auto en fiets in een garage onder de woningen en het binnenterrein. De inrit van de auto-parkeergarage bevindt zich vlakbij de Planetenweg. Meer over de verkeerskundige en parkeerkundige aspecten is te vinden in het hoofdstuk Onderzoeken.

Gebouw 7-8-9 krijgt een genuanceerde kleurencombinatie wat past in het landschap van Haarlemmermeer en binnen het Beeldkwaliteitsplan. Dit biedt enerzijds ruimte aan de individualiteit van de huizen en geeft anderzijds de ruimte om een ensemble te vormen. De diverse tinten vormen met elkaar een harmonieus geheel waardoor een prettig en herkenbaar woongebied ontstaat. Qua gevelafwerking wordt gebruik gemaakt van materialen met een steenachtige uitstraling, bijvoorbeeld baksteen en/of beton, wat tijdloos en robuust is. Ieder huis wordt daarnaast verder uitgewerkt aan de hand van een eigen kenmerkend thema waardoor een geheel van karaktervolle huizen ontstaan met een sterke identiteit. Op strategische punten op de hoeken naar het park en de boulevard wordt met een grote opening, in afwijkende materialen een extra gebaar gemaakt naar de omgeving.

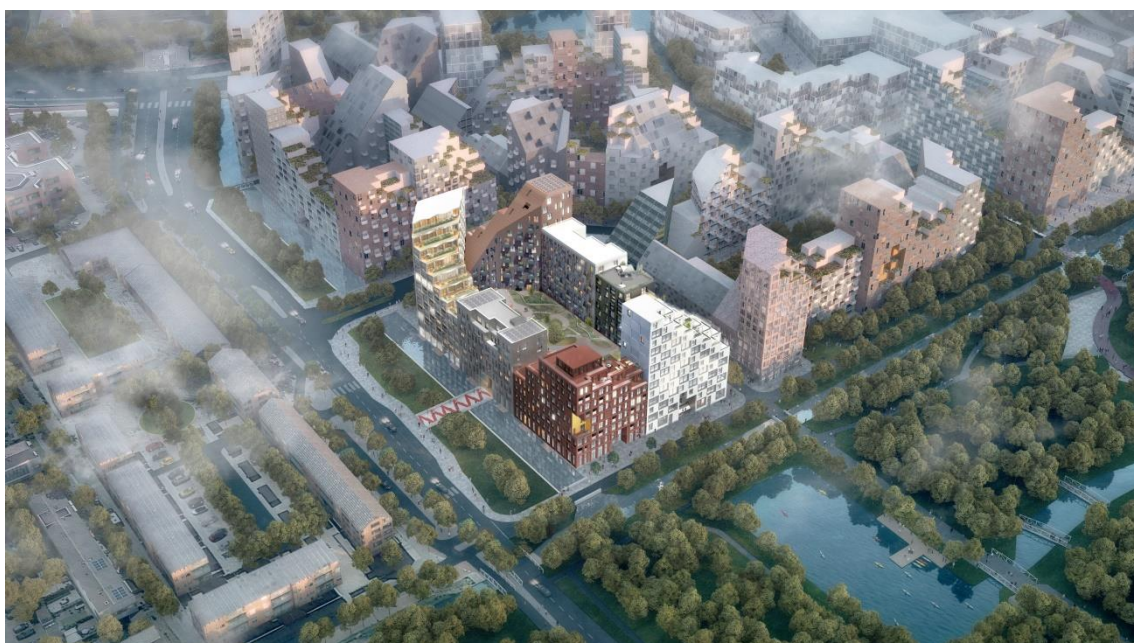
In het navolgende zijn een tweetal situatieschetsen en een mogelijke uitwerking van de kavels 7, 8 en 9 uit het stedenbouwkundig plan opgenomen.



Plangebied in de bestaande situatie.



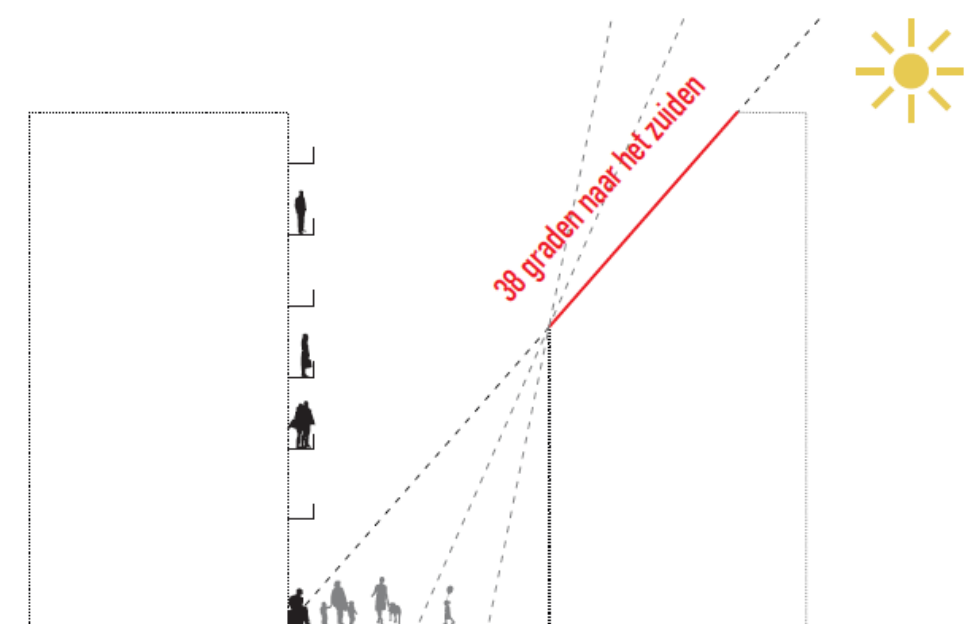
Plangebied in de toekomstige situatie.



Mogelijke uitwerking kavels 7-8-9

3.1.4 Bezonning

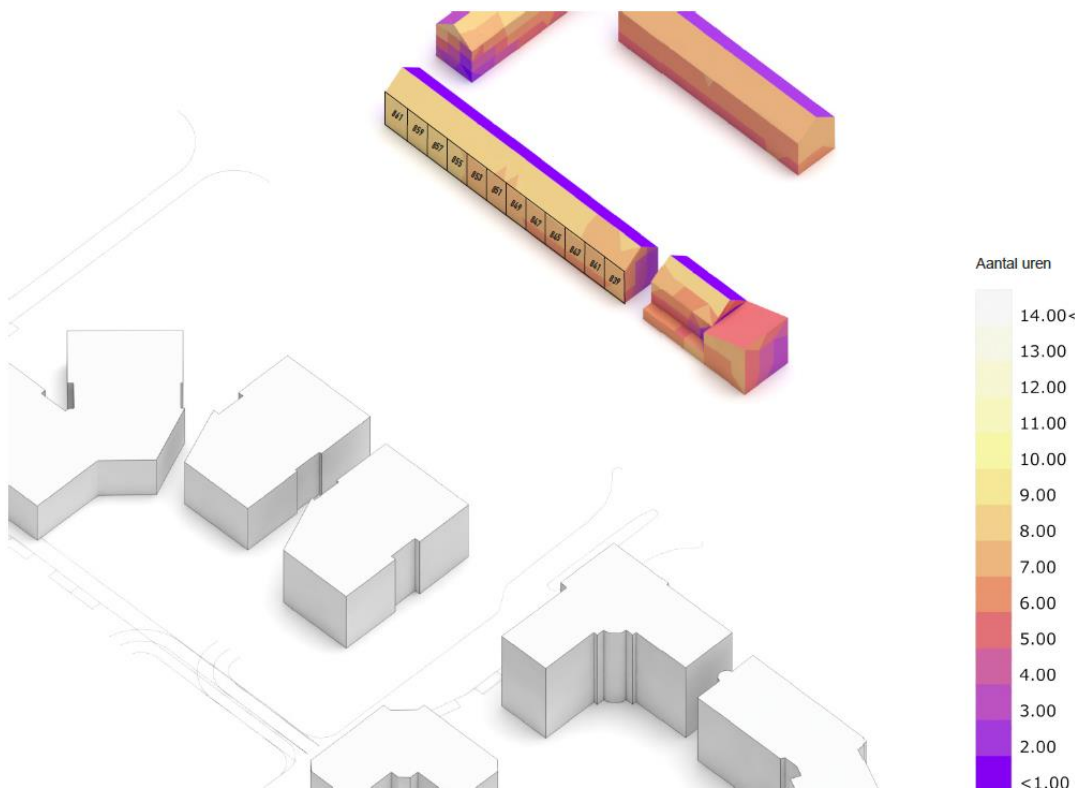
In het Stedenbouwkundig Plan is bijzondere aandacht voor het aspect bezonning. Het bouwplan voor gebouw 7-8-9 voldoet op dit aspect aan de principes van het Stedenbouwkundig Plan. Dit is gedaan door het afschuinen van gebouwdelen in een hoek van 38° naar het zuiden, waardoor de tegenoverliggende woningen voldoende bezonning hebben.



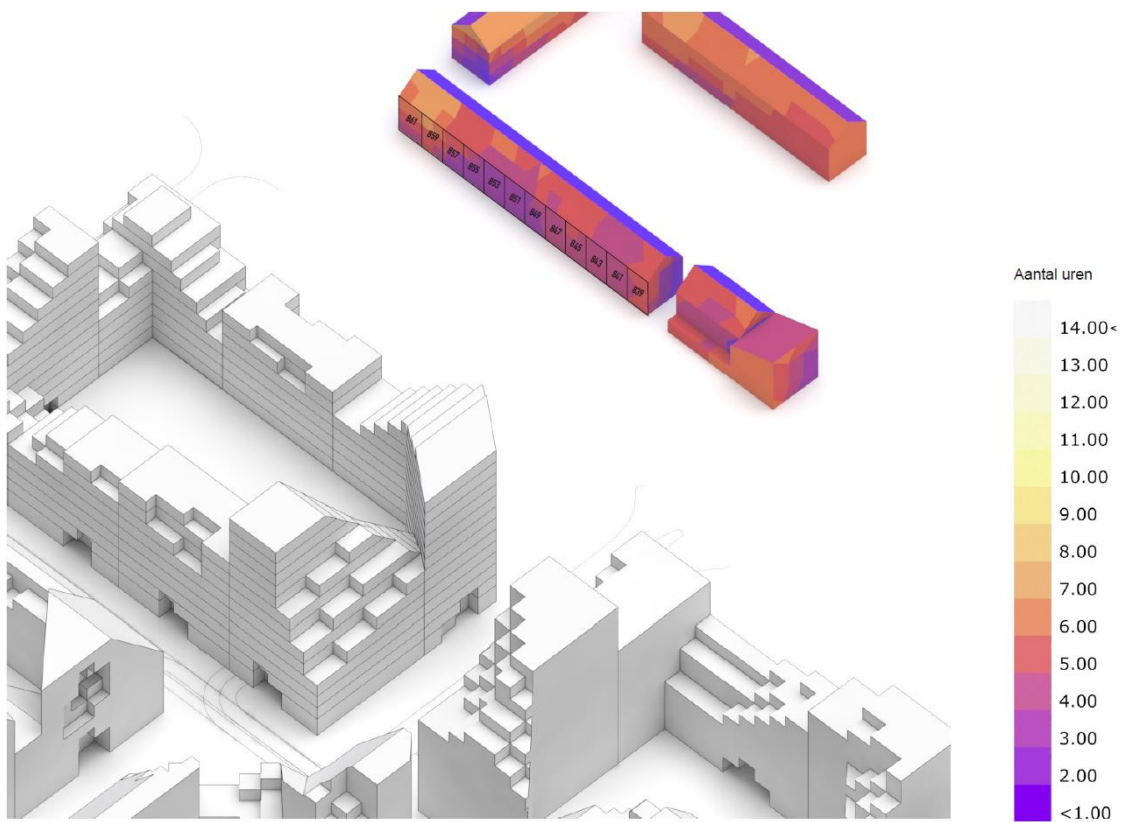
Bezonning buiten het plangebied

In de periode van oktober tot maart zullen de woningen gelegen aan de Kruisweg en de Kalorama in de nieuwe situatie meer schaduwwerking ondervinden dan onder het geldende bestemmingsplan. In het geldende bestemmingsplan mag de bouwhoogte van de toegestane kantoren immers niet meer bedragen dan 10 m a 15 m. Ondanks vermindering van de bezonning als gevolg van de nieuwbouw voldoet de nieuwe situatie aan de 'strengere' TNO-norm. Die norm houdt in dat in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk is gedurende drie uren per etmaal. Daarbij geldt dat de bezonning niet aansluitend hoeft plaats te vinden..

Op basis van de bezonningsstudie kan in redelijkheid worden geconcludeerd dat de zonlichttoetreding tot de percelen aan de Kruisweg en de Kalorama na realisering van het stedenbouwkundig plan ten opzichte van de bestaande planologische situatie niet zodanig verslechtert dat sprake is van een onevenredige schaduw hinder voor omwonenden.



Bezonningsstudie bestaande bebouwing – 21 januari



Bezonningsstudie plan gebouw 7-8-9 – 21 januari

3.2 Duurzaamheidsagenda Beukenhorst-West

In de gezamenlijke duurzaamheidsagenda voor de ontwikkeling van Beukenhorst-West (23 mei 2018) hebben de gemeente en ontwikkelaars afspraken gemaakt over de inspanningen die verricht zullen worden om tot een duurzame coherente ontwikkeling te komen. De agenda is opgebouwd aan de hand van de thema's energie, grondstoffen, water en klimaatbestendigheid en mobiliteit. De agenda is als bijlage 14 bij deze goede ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

De bestaande bebouwing op plot 7-8-9 zal circulair gesloopt worden. Bij de ontwikkeling van gebouw 7-8-9 'Kensington' wordt ingezet op een duurzame collectieve energievoorziening (WKO) en een klimaatbestendige buitenruimte. Daarmee wordt bij gebouw 7-8-9 invulling gegeven aan de duurzaamheidsagenda.

3.3 Randvoorwaarden Akoestiek

Gebouw 7-8-9 voldoet aan de randvoorwaarden Akoestiek. Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 4, onder Geluid.

3.4 Beeldkwaliteitsplan Hyde Park

Naast de planologische procedure is ook de welstandstoets van belang. Daartoe is naast het stedenbouwkundig plan Hyde Park is ook een beeldkwaliteitsplan Hyde Park opgesteld. Dit Beeldkwaliteitsplan is door het college van B en W op 20 augustus 2018 ter visie gelegd. In dit beeldkwaliteitsplan is aangegeven dat de bebouwing de uitstraling krijgt van Hoofddorpse huizen waarin de maat kan variëren maar die wel tot dezelfde 'familie' blijven behoren. Daarnaast krijgt elk huis een verschillende architectuur met bijbehorende materialisering, raamopeningen, en buitenruimten. De 'happen' in de gevel worden gebruikt om de differentiatie per huis te benadrukken. Grote aaneengesloten gevelwanden (vanaf 800m² aaneengesloten gevelvlak) worden gebroken met grote onregelmatige 'happen'. De 'happen' moeten een verbijzondering van een grotere, formele gevel zijn en niet dusdanig groot dat zij de gevel als geheel domineren. De invulling van de 'happen' bestaat uit geclusterde individuele buitenruimten, gemeenschappelijke buitenruimten of aaneengesloten galerijen en trappenhuizen die zorgen voor een gemeenschapsgevoel en levendigheid.

Tot slot krijgen de gesloten bouwblokken een gemeenschappelijke binnentuin met een groen karakter. Er is geen mogelijkheid voor privétuinen. De begane grond woningen krijgen wel een eigen terras dat direct grenst aan de gemeenschappelijke binnentuin. De binnentuinen zijn niet voor publiek toegankelijk. De kwaliteit en de verhoudingen van de gemeenschappelijke binnentuinen zijn een aandachtspunt voor verder uitwerking van de blokken. Hierbij is de groene invulling met bomen, heesters en grassen maar ook de diversiteit van buitenruimtes per Hoofddorps huis een belangrijk uitgangspunt. Het ontwerp van de binnentuinen krijgt tevens een a-symmetrische zonering zodat er maximaal gebruik gemaakt kan worden van de bezonning.

Door het Q-team en Welstand wordt de aanvraag omgevingsvergunning Activiteit Bouwen beoordeeld op of deze voldoet aan het Beeldkwaliteitsplan dat ter visie is gelegd.

4 Resultaten onderzoek

Dit hoofdstuk bevat de verantwoording van de uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken.

4.1 Archeologie en Cultuurhistorie

4.1.1 Wettelijk kader

Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet heeft onder andere de Monumentenwet 1988 als de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) vervangen. De wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland, en betreft één integrale wet die betrekking heeft op de museale objecten, musea, monumenten en archeologie op het land en onder water. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden, blijven gehandhaafd. Het belangrijkste doel wat betreft archeologie is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor goede conservering. Het is verplicht om bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij specifieke bodemversturende activiteiten rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta regelt de omgang met het Europees archeologisch erfgoed. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europees archeologisch 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. De uitgangspunten uit het Verdrag van Malta blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie.

Erfgoedcommissie gemeente Haarlemmermeer

Binnen het gemeentelijk monumentenbeleid is een belangrijke taak weggelegd voor de erfgoedcommissie. De taak van de erfgoedcommissie is omschreven in de gemeentelijke Erfgoedverordening. De commissie buigt zich over het verlenen van vergunningen voor wijzigingen of sloop van panden, over plaatsing van panden op de monumentenlijst en over restauratiesubsidies. De gemeente Haarlemmermeer heeft geen beleid op behoud van archeologie of cultuurhistorie.

4.1.2 Resultaten onderzoek

Op 1 september 2017 heeft Tauw de notitie 'Analyse archeologische en cultuurhistorische waarden Hyde Park' opgesteld. Deze notitie is als bijlage 1 bij deze goede ruimtelijke onderbouwing bijgevoegd. Van oorsprong is het plangebied een monofunctioneel kantoorterrein met middelgrote kantoorpanden. Het gebied ligt ingeklemd tussen de spoorlijn, Kruisweg en wandelbos. Het plangebied ligt in een droogmakerij. De Haarlemmermeerpolder is als veenmeer ontstaan en is vervolgens drooggelegd in de jaren 1849-1852. De gemeente Haarlemmermeer heeft geen archeologische verwachtingskaart, omdat de kans op het aantreffen van archeologische waarden in situ zeer klein is.

In Archis zijn de indicatieve kaart van archeologische waarden (IKAW) en de Archeologische Monumentenkaart (AMK) te raadplegen. In roze en lichtgele zones is de IKAW archeologische verwachting/trefkans weergegeven. Het plangebied heeft een lage trefkans en bevat daarnaast geen elementen die op de AMK zijn opgenomen



Archeologische verwachting (bron: AMK & IKAW). Rood omlijnd is Hyde Park weergegeven

Door de provincie aangewezen aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden komen niet voor in de gemeente Haarlemmermeer. Er bevinden zich daarnaast geen door het rijk, de provincie of de gemeente beschermde archeologische monumenten of cultuurhistorische waarden.

4.1.3 Conclusie

Er geldt een zeer lage verwachting ten aanzien van de aanwezigheid van archeologische waarden in het gebied waar men voornemens is om Hyde Park te ontwikkelen. Er is derhalve geen archeologisch onderzoek noodzakelijk. Tevens zijn er geen cultuurhistorische elementen in het plangebied aanwezig waarmee rekening dient te worden gehouden.

Kortom, er zijn geen belemmeringen ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie om de voorgenomen bebouwing binnen het plangebied te realiseren.

4.2 Bodem

4.2.1 Wettelijk kader

De Wet Bodembescherming (Wbb) schrijft, in samenhang met de Wet ruimtelijke ordening, Besluit ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht, voor dat in het kader van een ruimtelijk planologische procedure moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming is met het gewenste nieuwe gebruik. De bodemkwaliteit kan (negatief) van invloed zijn op de gewenste nieuwe ontwikkeling.

Een onderzoek naar de bodemkwaliteit is dan ook noodzakelijk om na te gaan of voorliggende locatie geschikt (te maken) is voor de gewenste nieuwe functie.

4.2.2 Resultaten onderzoek

Op 13 augustus 2018 heeft Tauw het bodemonderzoek 'Vooronderzoek bodemkwaliteit Hyde Park te Hoofddorp' uitgevoerd. Dit rapport is als bijlage 2 bij deze goede ruimtelijke onderbouwing bijgevoegd. In dit vooronderzoek is het gehele gebied waar Hyde Park ontwikkeld zal worden onderzocht. Binnen het gehele gebied van Hyde Park zijn verschillende locaties aangewezen waar sprake is een verhoogd risico op de aanwezigheid van bodemverontreiniging. De locaties van kavel 7-8-9 zijn niet specifiek verdacht op het voorkomen van een bodemverontreiniging, behoudens enkele verhoogde achtergrondwaarden. Voor dit terrein wordt een verkennend onderzoek aanbevolen waarbij de strategie voor een onverdachte locatie, zoals omschreven in de NEN 5740, kan worden gehanteerd.

Daar waar het mogelijk was het maaiveld te inspecteren (ter plaatse van groenstroken) is puin waargenomen op het maaiveld en in de grond. Tevens is één asbesthoudend fragment aangetroffen op de locatie. De locatie is hiermee verdacht op het voorkomen van een verontreiniging met asbest. Geadviseerd wordt de strategie voor een verdachte locatie met een heterogeen verdeelde, diffuse verontreiniging aan te houden conform NEN 5707. Dit onderzoek naar asbest in grond kan goed gecombineerd worden met het verkennend bodemonderzoek.

4.2.3 Conclusie

Bij de aanvraag voor de activiteit bouwen zal aanvullend verkennend bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd. Voor de activiteit gebruiken volstaan de conclusies uit het uitgevoerde bodemonderzoek.

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 Wettelijk kader

Externe veiligheid gaat over de veiligheid van personen die zelf niet direct betrokken zijn bij risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen (risicobronnen), maar als gevolg van die activiteiten wel risico kunnen lopen. De voorgenomen ontwikkeling betreft een kwetsbaar object naast een provinciale weg waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden. De relevante wet- en regelgeving voor deze risicobron is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

In de Nota van toelichting bij het Bevt is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico achterwege kan blijven. Hiervoor zijn vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor de vervoersaantallen opgesteld die de gebruiker een indicatie geven wanneer een risicoberekening zinvol is. Deze vuistregels zijn opgenomen in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART).

Sinds 1 april 2015 is het Basisnet van kracht, het wettelijk kader van het Basisnet is vastgelegd in de Wet Basisnet en de Regeling Basisnet. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, spoortrajecten zijn onderdeel van het Basisnet. Met het Basisnet wordt een evenwicht voor de lange termijn gecreëerd tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels gelden voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Met het Basisnet is nog een nieuw begrip geïntroduceerd: het PAG oftewel het plasbrandaandachtsgebied. Hiermee wordt voor Basisnet routes waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen vervoerd

(kunnen) worden, een zone van 30 meter naast de infrastructuur geïntroduceerd. In die zone gelden op grond van het Bouwbesluit 2012 aanvullende bouweisen aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). De effecten van de voorgenomen ontwikkeling op het gebied van externe veiligheid zullen getoetst worden.

Plaatsgebonden risico

Het PR is het risico op een plaats nabij een risicobron, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als gevolg van een ongevoerd voorval bij de risicobron. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door middel van risicocontouren rond de risicobron en is onafhankelijk van de aanwezige bevolking. Aan de in het Basisnet opgenomen infrastructuur is een begrensde risicoruimte toegekend. Deze begrensde risicoruimte, de zogenaamde Basisnetafstand of het PR-plafond, wordt gevormd door de maximale PR 10-6-contour die het vervoer van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken.

Groepsrisico

Het GR is de cumulatieve kans dat per jaar ten minste tien mensen slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde f/N-curve waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale as het aantal doden logaritmisch is weergegeven. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde waaraan getoetst wordt. De oriëntatiewaarde is geen harde norm, maar geldt als richtwaarde.

Het groepsrisico dient te worden verantwoord indien het:

1. Is gelegen tussen 0,1 en eenmaal de oriëntatiewaarde en tussen de autonome en toekomstige situatie met meer dan 10 % toeneemt, of
2. Hoger is dan eenmaal de oriëntatiewaarde én tussen de autonome en toekomstige situatie toeneemt.

4.3.2 Resultaten onderzoek

Op 19 juli 2017 heeft Tauw onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Hyde Park Hoofddorp Externe Veiligheid' en is als bijlage 3 opgenomen bij deze goede ruimtelijke onderbouwing. In dit rapport zijn voor de geplande ontwikkeling van Hyde Park in Hoofddorp de risico's met betrekking tot externe veiligheid onderzocht. De locatie van Hyde Park wordt volledig veranderd door de transformatie naar woningbouw. Omdat het groepsrisico niet berekend hoeft te worden, is het exacte aantal personen niet van belang.

In de omgeving van het plangebied zijn verschillende risicobronnen aanwezig, zoals een aantal Bevi bedrijven (service tankstations en Schiphol) en verschillende buisleidingen. Daarnaast ligt de N201 in de buurt, maar hierover vindt slechts een gelimiteerd aantal GF3 transporten plaats. Voor alle risicobronnen geldt dat er geen overschrijdingen geconstateerd zijn voor de PR (10-6)-GR contouren. Aanvullende berekeningen zijn daarom niet nodig.

4.3.3 Conclusie

Gezien de bevindingen in dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling binnen het plangebied op het gebied van externe veiligheid.

4.4 Ecologie

4.4.1 Wettelijk kader

Soortenbescherming

Onderdeel van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) is soortenbescherming van planten en dieren. Dit betreffen:

- alle van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels die vallen onder de Vogelrichtlijn (Wnb artikel 3.1-3.4);
- dier- en plantensoorten die beschermd zijn op grond van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (Wnb artikelen 3.5-3.9);
- nationaal beschermde dier- en plantensoorten genoemd in de bijlage van de wet (Wnb artikelen 3.10-3.11).

Van deze laatst genoemde groep beschermde soorten mogen provincies een zogenaamde 'lijst met vrijstellingen' opstellen (Wnb artikel 3.11). Voor de soorten op deze lijst geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van de verboden genoemd in artikel 3.10 eerste lid van de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Voor onderhavig projectgebied is de volgende wet- en regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming relevant: de Wet natuurbescherming, de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (2017).

WET NATUURBESCHERMING

In de Wet natuurbescherming is de bescherming van specifieke natuurgebieden geregeld. Het betreft de Natura 2000-gebieden die een internationale bescherming genieten. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningplichtig. Relevant daarbij is dat de Wet natuurbescherming een externe werking kent. Van externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied.

NATUURNETWERK NEDERLAND

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur genoemd) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het nationale natuurbeleid. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van het NNN is voor provincie Noord-Holland uitgewerkt in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (2107). Het NNN in Noord-Holland kent geen externe werking.

4.4.2 Resultaten onderzoek

Op 4 oktober 2017 heeft BügelHajema Adviseurs het rapport 'Inventarisatie natuurwaarden projectgebied Hyde Park, Hoofddorp' opgesteld. Dit rapport is als bijlage 4 bij deze goede ruimtelijke onderbouwing bijgevoegd. Op basis van de uitgevoerde ecologische inventarisatie in dit rapport is, gezien de aangetroffen

terreinomstandigheden en de aard van de ontwikkeling, een voldoende beeld van de natuurwaarden ontstaan.

Uit de ecologische inventarisatie is naar voren gekomen dat aanvullend onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming of het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid niet noodzakelijk is. Alleen indien werkzaamheden of veranderingen aan de groene oevers van de watergangen voorzien worden, is een nadere analyse nodig van de gevolgen voor de wezel.

Met inachtneming van het broedseizoen van vogels is een ontheffing van de Wet natuurbescherming voor soorten of een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor gebieden op voorhand niet nodig voor de beoogde activiteiten. De ontwikkeling is daarnaast op het punt van provinciaal ruimtelijk natuurbeleid niet in strijd met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland.

Op voorhand kan in redelijkheid worden gesteld dat natuurwet- en -regelgeving de uitvoerbaarheid van de ruimtelijke plannen niet in de weg staat. Dit is met inbegrip van de beschermde soort wezel, omdat redelijkerwijs aangenomen mag worden dat een Verklaring Van Geen Bedenkingen in het kader van de Wet natuurbescherming verkregen kan worden door bij de inrichting rekening te houden met het leefgebied voor deze soort (namelijk in de groene oeverzones).

4.4.3 Conclusie

Gezien de bevindingen in dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling van het plangebied ten aanzien van de aanwezige natuurwaarden.

4.5 Geluid

4.5.1 Wettelijk kader

Bij het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang om rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag in vooral de Wet geluidhinder. Deze wet biedt geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï door middel van zonering. Concreet worden in de Wet geluidhinder de volgende objecten beschermd: woningen, andere geluidgevoelige gebouwen (zoals onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verzorgingshuizen) en geluidgevoelige terreinen.

Naast de wettelijke kaders ter voorkoming van geluidhinder moet ook worden gezorgd voor een "goede ruimtelijke ordening", lees een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het kan daarom belangrijk zijn om in het kader van een omgevingsvergunningprocedure ook objecten akoestisch te beschouwen die volgens de Wet geluidhinder geen geluidgevoelig object zijn.

Wegverkeerlawaaï

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder is het bij het verlenen van een omgevingsvergunning op basis van artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3 Wabo noodzakelijk dat een akoestisch onderzoek is uitgevoerd naar de geluidbelasting op gevels van woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en andere geluidgevoelige terreinen die binnen de geluidzone van een weg vallen. Langs wegen bevindt zich een zone, waarvan de breedte is opgenomen in artikel 74 van de Wet geluidhinder. De zonebreedte is bij wegverkeer afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied ligt. Buitenstedelijk is het gebied

buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend in de zone van een auto(snel)weg. Het overige gebied is binnenstedelijk.

Geen zone hebben wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer per uur of waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidniveaukaart vaststaat, dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de weg 50 dB of minder bedraagt.

De Wet geluidhinder bepaalt dat het bevoegd gezag bij het verlenen van een omgevingsvergunning de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Conform artikel 110g mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Alleen bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" vindt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel plaats. Het gaat daarbij alleen om locaties waarvoor bijvoorbeeld een aanpassing van een weg plaatsvindt en waar uit bijbehorend onderzoek een te hoge geluidbelasting gebleken is. In een bestaande situatie zonder ontwikkeling is een onderzoek bij wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur niet aan de orde.

Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer moet op de gevels van nieuwe en te wijzigen woningen in de geluidzone van een weg voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Indien dit geluidniveau wordt overschreden, kan de gemeente een hoger geluidniveau toestaan, de zogenaamde 'hogere waarde' vaststellen. De hogere waarde mag slechts worden vastgesteld indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidniveau terug te brengen of onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting te brengen, niet mogelijk of niet acceptabel zijn. Aan de hogere waarde zijn maxima 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.

Spoorweglawaai

In artikel 105 van de Wet geluidhinder staat dat landelijke spoorwegen een zone hebben. In artikel 106 en verder van de Wet geluidhinder staan grenswaarden voor het geluid dat geluidgevoelige bebouwing mag ondervinden van railverkeerslawaai. Voor woningen in nieuwe situaties is de voorkeursgrenswaarde $L_{den} = 55$ dB. Het gemotiveerd vaststellen van een hogere waarde is mogelijk. De maximale hogere waarde is afhankelijk van de situatie. Zij is 68 dB voor spoorweglawaai bij nieuwe woningen in stedelijk gebied.

Cumulatie

In de Wet geluidhinder staat dat een hogere grenswaarde alleen mag worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is. Er dient gemotiveerd te worden dat er rekening is gehouden met de gecumuleerde geluidbelasting, bij de te treffen maatregelen. Indien de zogenaamde voorkeurswaarde wordt overschreden, zal worden vastgesteld of er bijvoorbeeld bij een woning sprake is van een relevante geluidbelasting vanwege meerdere bronnen.

4.5.2 Resultaten onderzoek

Tauw heeft het rapport 'Akoestisch onderzoek Hyde Park Hoofddorp' (14 augustus 2018) opgesteld. Dit onderzoek is als bijlage 5a bij deze ruimtelijke onderbouwing bijgevoegd. Uit dit onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde op veel gevels wordt overschreden, maar dat de maximale ontheffingswaarde alleen op enkele gevels aan de Kruisweg wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de N201. De maximale ontheffingswaarde bedraagt ten gevolge van de N201 53 dB. Ten gevolge van alle andere bronnen wordt de maximale ontheffingswaarde nergens overschreden, voor deze wegen geldt dan ook een hogere maximale ontheffingswaarde van 63 dB en voor het railverkeer van 68 dB. Bij een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde tot en met de maximaal ontheffingswaarde kunnen hogere waarden worden verleend. Bij een geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde zijn woningen niet zondermeer mogelijk. Het realiseren van woningen is mogelijk door het toepassen van bijvoorbeeld 'dove gevels' of vliesgevels.

30 KM/UUR WEGEN

De geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/uur weg is tevens in kaart gebracht. Hieruit volgt dat de geluidbelasting langs de Planetenweg in vergelijking met de grenswaarden voor gezoneerde wegen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde.

GECUMULEERDE GELUIDBELASTING EN GELUIDBELASTE GEVELS

De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer (incl. Planetenweg), railverkeer en luchthaven Schiphol is tevens berekend en op kaart weergegeven in de bijlagen. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 68 dB. De gecumuleerde geluidbelasting is exclusief aftrek artikel 110g. Naast de gecumuleerde geluidbelasting zijn tevens de geluidbelaste gevels weergegeven. Een geluidbelaste gevel is een gevel waar door één weg of spoorweg de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

RANDVOORWAARDEN GEMEENTE

In het besluit van 19 juli 2018 heeft de gemeente de volgende akoestische randvoorwaarden gesteld aan Hyde Park:

- De gecumuleerde geluidsbelasting op een gevel ten gevolge van alle relevante bronnen bedraagt maximaal 65 dB(A);
- een woning bezit minimaal een geluidsluwe gevel;
- een woning bezit niet meer dan één dove gevel;
- toepassing van gevelmaatregelen zoals loggia's zijn toegestaan.

Met dien verstande dat:

- Voor maximaal 15% van de woningen in Beukenhorst-West is een cumulatieve belasting van meer dan 65 dB(A) toegestaan;
- voor maximaal 15 % van de woningen is een geluidluwe gevel niet verplicht;
- indien een woning geen geluidluwe gevel heeft en een cumulatieve belasting heeft van meer dan 65dB(A) dan dienen nadere bouwkundige voorzieningen getroffen te worden zoals bijvoorbeeld loggia's die ervoor zorgen dat minimaal één verblijfsruimte een geluidluwe buitenmuur heeft.

Bij het uitwerken van de bouwblok 7-8-9 'Kensington' worden deze randvoorwaarden in acht genomen. In bijlage 5b 'Onderzoek omgevingsgeluid' is dit nader uitgewerkt. In dit rapport dat op 26 september door

DPA is opgesteld is opgenomen dat in Hyde park hoogkwalitatieve woningen worden ontwikkeld. Er wordt ingezet op kwalitatief goede voorzieningen met betrekking tot geluidsluwigheid. Door weging van de mate waarin gevels geluidsluw zijn, wordt als volgt getoetst aan de 15% norm:

- Een woning met een geluidsluwe zijde geldt als een woning met weging 1.
- Een woning met een geluidsluwe gevel bij één verblijfsruimte geldt als een woning met weging 2/3.
- Een woning met een plaatselijke afscherming geldt als een woning met weging 1/3.

Hiermee wordt bereikt dat nagenoeg alle woningen ofwel een geluidsluwe zijde hebben, ofwel een voorziening die woonkwaliteit creëert die vergelijkbaar is aan een geluidsluwe zijde. Hiermee wordt meer kwaliteit gerealiseerd dan wanneer 15% van de woningen sec geen geluidsluwe zijde hebben.

4.5.3 Conclusie

Voor Gebouw 7-8-9 'Kensington' geldt dat 249 woningen direct geluidsluw zijn of een geluidsluwe gevel hebben na maatregelen. Na weging resulteert dit in 223 woningen wat 87% van het totale aantal woningen in gebouw 7-8-9 betreft. Hieruit kan worden geconcludeerd dat 13% van de woningen in gebouw 7-8-9 vallen onder de door de gemeente toegestane 15% norm.

Verdieping	a: n wng totaal	b: n wng met luwe zijde	c: n wng zonder luwe zijde (a-b)	wegingsfactor: 0,67 TOTAAL			wegingsfactor: 0,33			J: n wng met luwe zijde, gevel of opening - ongewogen (b+d+g)	k: n wng met luwe zijde, gevel of opening - gewogen (b+e+h)
				Luwe zijde	Luwe gevel	Luwe gevel-opening	Luwe gevel-opening				
				d: n wng met luwe gevel	e: n wng met luwe gevel - gewogen (dx0,67)	f: restant n wng zonder luwe zijde of gevel (c-d)	g: n wng met luwe gevelopening	h: n wng met luwe gevelopening - gewogen (gx0,33)	i: restant n wng zonder luwe zijde, gevel of opening (f-g)		
Begane grond	11	6	5	1	1	4	4	1	0	11	8
1e verd.	30	22	8	6	4	2	1	0	1	29	26
2e verd.	35	25	10	8	5	2	1	0	1	34	31
3e verd.	35	25	10	7	5	3	1	0	2	33	30
4e verd.	34	25	9	5	3	4	2	1	2	32	29
5e verd.	31	23	8	5	3	3	2	1	1	30	27
6e verd.	27	21	6	4	3	2	2	1	0	27	24
7e verd.	20	16	4	2	1	2	1	0	1	19	18
8e verd.	14	8	6	5	3	1	1	0	0	14	12
9e verd.	7	5	2	2	1	0	0	0	0	7	6
10e verd.	7	5	2	2	1	0	0	0	0	7	6
11e verd.	6	4	2	2	1	0	0	0	0	6	5
12e verd.											
13e verd.											
14e verd.											
15e verd.											
Totaal	257	185	72	49	33	23	15	5	8	249	223
		72%			13%			2%			87%
(vereist gebiedsbreed: 85%)											

Overzicht woningen met geluidsluwe gevels op basis van huidige woonprogramma

4.6 Geur

4.6.1 Wettelijk kader

Het aspect geur is van invloed op het woon- en leefklimaat. Voor het aspect geur wordt onderscheid gemaakt in geurhinder veroorzaakt door het houden van dieren (stallen) en van overige bronnen (onder andere bedrijven, et cetera). Daarnaast kan ook wegverkeer een bron van geurhinder zijn in de beleving van omwonenden.

Woningen zijn voor geurhinder gevoelige bestemmingen. Anderzijds mogen bestaande geuruitstotende bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering worden beperkt door de komst van geurhinder gevoelige bestemmingen.

4.6.2 Resultaten onderzoek

Op 23 juli 2018 heeft Tauw de notitie 'Geurhinder in relatie tot ontwikkeling Hyde Park' opgesteld. Deze notitie is als bijlage 6 bij deze goede ruimtelijke onderbouwing bijgevoegd. De plannen richten zich op het autoluw maken van het plangebied en het verbeteren van de loop- en fietspaden, er wordt dan ook geen negatief effect van geur afkomstig van wegverkeer verwacht. Aan de noordwestzijde van het plangebied bevindt zich buiten het plangebied een kinderboerderij (Boslaan 5, Hoofddorp). Het Activiteitenbesluit kent twee artikelen die van toepassing zijn op het houden van landbouwhuisdieren, namelijk:

1. Paragraaf 3.5.8: Houden van landbouwhuisdieren in dierenverblijven;
2. Paragraaf 3.8.5: Fokken, houden of trainen van vogels of zoogdieren;

Het eerstgenoemde artikel richt zich met name op grootschalige agrarische activiteiten en het professioneel houden van dieren. Hier is geen sprake van grootschalige agrarische activiteiten.

Het tweede artikel is bedoeld voor onder meer kinderboerderijen en gaat uit van kleinschalige inrichtingen met zoogdieren en wordt veelal toegepast bij kinderboerderijen. De regeling is van toepassing op situaties waarin meer dan 25 vogels of vijf zoogdieren worden gehouden. Uitgaande van de milieuvergunning van 1999 is dat hier het geval. De Activiteitenregeling (paragraaf 3.8.4) stelt regels inzake deze inrichtingen. Ten aanzien van geur is slechts geregeld dat het bevoegd gezag maatwerkvoorschriften op kan leggen indien zich klachten voordoen ten aanzien van geurhinder. In de huidige situatie is dat hier niet het geval. De regeling kent geen afstandsvereisten tussen de gevoelige bestemmingen en de kinderboerderij. Aangezien de situatie niet wezenlijk wijzigt (appartementen komen grofweg op dezelfde afstand als de huidige kantoren), wordt er vanuit gegaan dat de realisatie van de appartementen niet leidt tot klachten en aanvullende maatregelen dus niet nodig zijn.

4.6.3 Conclusie

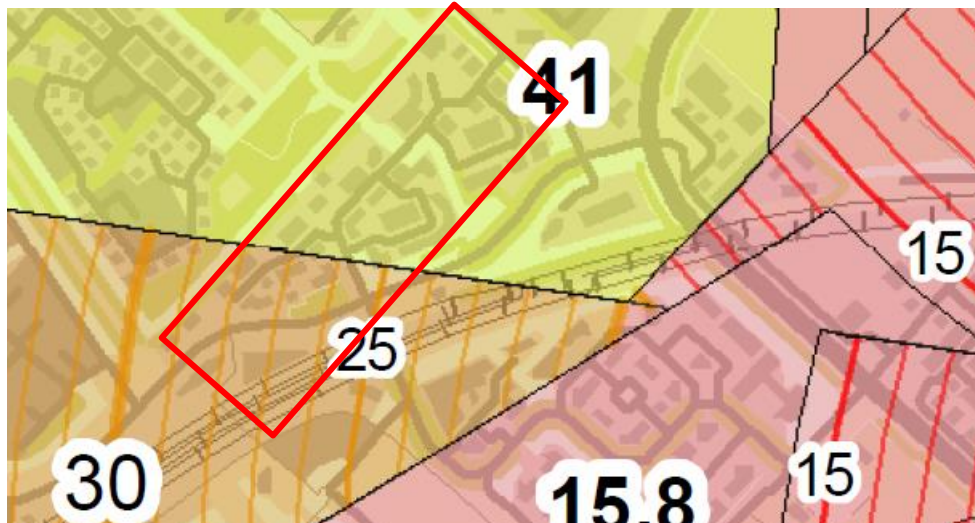
Op basis van artikel 3.8.5 van het Activiteitenbesluit wordt geconcludeerd dat het Activiteitenbesluit geen specifieke eisen stelt aan een eventuele afstand tussen de kinderboerderij en de nieuwe appartementen. De appartementen zijn zodoende inpasbaar, er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.7 Luchthaveninddelingsbesluit Schiphol (LIB)

Toetshoogtes

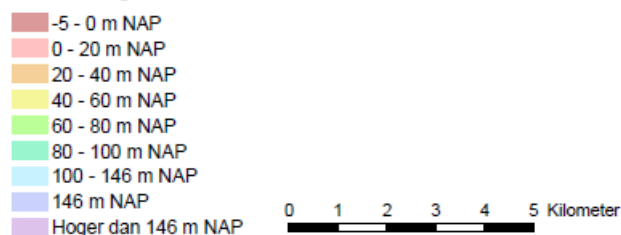
Voor Hyde Park gelden toetshoogtes op basis van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Daaruit blijkt dat op grond van bijlage 4 van het LIB uitsluitend na verkrijging van een verklaring van geen bezwaar van de minister een hogere maatvoering is toegestaan dan de waarde die uit de bijlage blijkt. Voor Hyde Park is

dat 41 m ten opzichte van NAP voor het overgrote deel en een range met waarden van 23 tot 29 meter aan de zuidzijde. Bijlage 4a van het LIB legt daarnaast een hoogtebeperking op basis van radarverstoring over een range met waarden van 42 tot 46 m tov NAP. Van die laatste bijlage kan worden afgeweken na een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport.



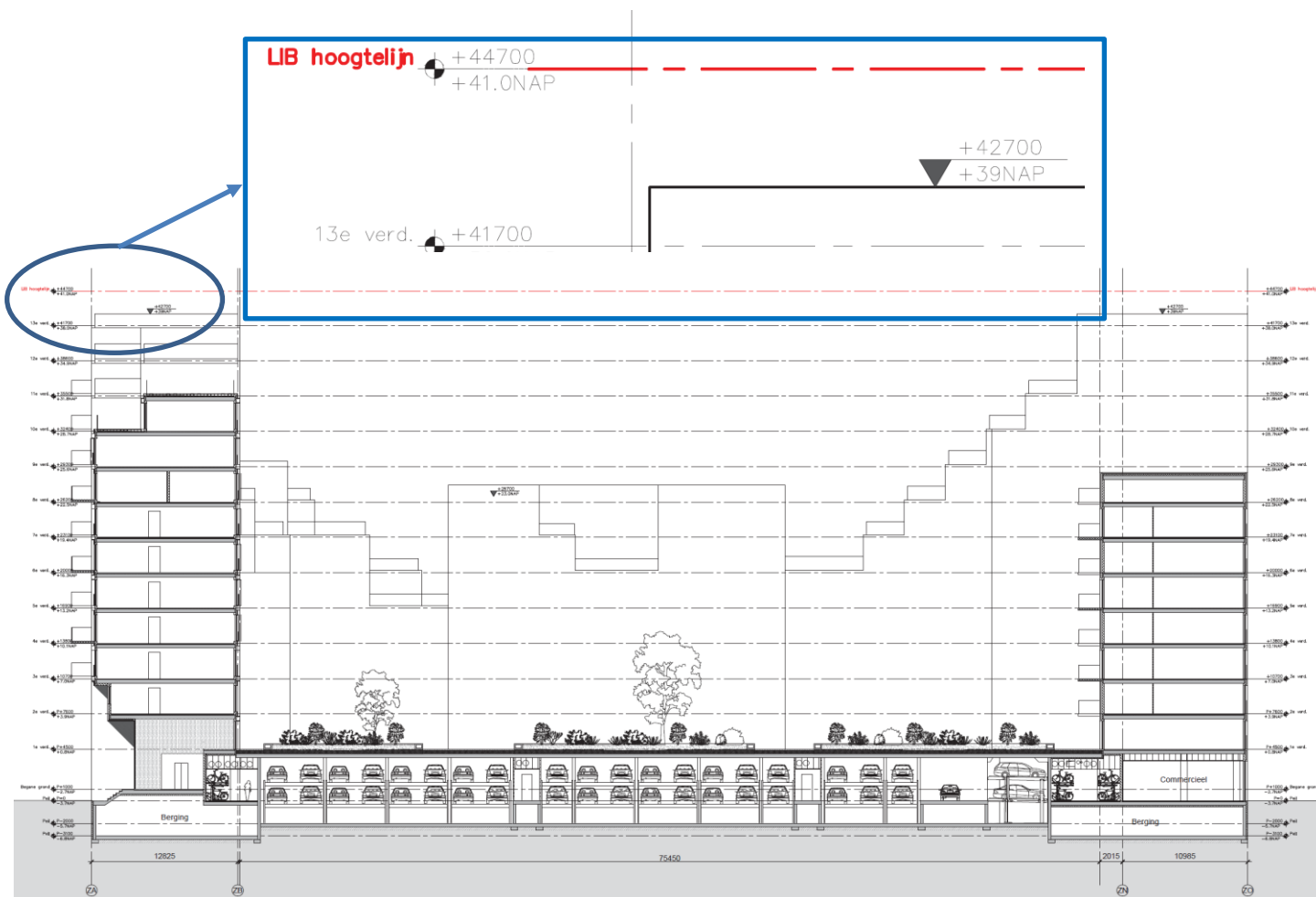
Bijlage 4 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2014)
Maatgevende kaart toetshoogtes

Toetshoogtes t.o.v. NAP:



Met een rode rechthoek is de ligging van Hyde Park aangegeven

Op de volgende pagina wordt een doorsnede getoond van gebouw 7-8-9 met daarin het hoogste punt van gebouw 7-8-9 waarbij rekening is gehouden met diverse afvoeren voor installaties op het dakvlak. Voor gebouw 7-8-9 is nog een marge van 2 meter t.o.v. het LIB. De plannen voor het plangebied respecteren daarmee de toetshoogtes van het LIB.



Doorsnede van het gebouw, inclusief hoogteaanduiding van het LIB. De LIB hoogte is +41 meter NAP. De bovenzijde van gebouw 7-8-9 is +39 NAP, waarmee wordt voldaan aan het LIB.

Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

Op 1 januari 2018 is het LIB gewijzigd. Het besluit is aangevuld met beleid met betrekking tot geluid en externe veiligheid. In bijlage 3 van het besluit is het gebied 'afwegingsgebied geluid en externe veiligheid' weergegeven. Op grond van artikel 2.2.1d van het LIB zijn buiten bestaand stedelijk gebied op gronden binnen het gebied 'afwegingsgebied geluid en externe veiligheid' geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan. Voor voorgenomen woningbouwlocaties binnen het bestaand stedelijk gebied ter plaatse van het 'afwegingsgebied geluid en externe veiligheid' moeten gemeenten motiveren in de onderbouwing bij een omgevingsvergunning op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.



Met het rode rondje is de ligging van Hyde Park aangegeven

Het onderhavige plangebied ligt buiten het 'afwegingsgebied geluid en externe veiligheid' uit bijlage 3 van het LIB. Een nadere onderbouwing is dan ook niet nodig.

4.8 Luchtkwaliteit

4.8.1 Wettelijk kader

Bestuursorganen nemen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de regelgeving omtrent luchtkwaliteit in acht. Vanaf 15 november 2007 is de 'Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' van kracht, in dit stuk verder de 'wet luchtkwaliteit' genoemd. Uit de wet luchtkwaliteit volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is, indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden;
2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen;
3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De ontwikkeling is niet opgenomen in het NSL, waardoor alleen de eerste drie voorwaarden gronden zijn waarop een bestuursorgaan kan besluiten dat de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

Ad. 1 Geen overschrijding van grenswaarden

Een voornemen is inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit indien in de situatie met planontwikkeling nu en in de toekomst geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met onlosmakelijk met het plan verbonden maatregelen. De navolgende tabel vat de meest relevante grenswaarden voor de luchtkwaliteit samen. Het betreft grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}).

Stof	Criterium	Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m ³	18 keer per jaar
PM ₁₀	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m ³	35 keer per jaar
PM _{2,5}	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Ad 2. De luchtkwaliteit verslechtert niet

Indien de ontwikkeling van een project, inclusief de daarmee samenhangende maatregelen, nergens leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, of de luchtkwaliteit verbetert ten gevolge van de planontwikkeling, is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit geldt ook in gebieden waar grenswaarden worden overschreden.

Daarnaast is het toegestaan een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren met behulp van compenserende maatregelen (saldobenadering), zodat de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert. Ook in dat geval is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. In de Regeling projectsaldering is vastgelegd op welke wijze saldering plaats dient te vinden.

Ad 3. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen

Projecten die niet 'in betekenende mate' (NIBM) een bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging, hoeven op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet individueel getoetst te worden aan de genoemde grenswaarden. Het is in dat geval voldoende om aan te tonen dat een voorgenomen ontwikkeling 'niet in betekenende mate' is.

Besluit Gevoelige Bestemmingen

Sinds 2009 is het Besluit Gevoelige Bestemmingen van kracht. Aan dit besluit zijn onderzoekszones verbonden, namelijk het gebied binnen 300 meter van een Rijksweg, of 50 meter van een provinciale weg. Wanneer binnen deze onderzoekszones de normen voor NO₂ of PM₁₀ (bijna) worden overschreden, gelden twee regels:

- Er mogen geen nieuwe gevoelige bestemmingen worden gevestigd.
 - Bij bestaande gevoelige bestemmingen mag het aantal mensen eenmalig met maximaal 10% toenemen.
- Ook als voldaan wordt aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit blijft een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk. De bestemming moet daarom altijd goed gemotiveerd worden. In deze context zijn 'gevoelige bestemmingen' onder andere scholen, verpleeg- of bejaardentehuizen of kinderdagverblijven. Ook vergelijkbare functies kunnen aangemerkt worden als 'gevoelige bestemming', de lijst is niet limitatief. Binnen het Besluit worden ziekenhuizen, woningen of sportaccommodaties niet als 'gevoelige bestemming' gezien.

4.8.2 Resultaten onderzoek

Op 14 september 2018 heeft Tauw het onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Luchtkwaliteit Hyde Park Hoofddorp' en is als bijlage 7 bij deze goede ruimtelijke onderbouwing bijgevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat de ontwikkeling Hyde Park voor NO₂ niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties. Ook voor PM₁₀ wordt de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³ en de daggemiddelde grenswaarde niet overschreden.

De jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} blijft tevens ruim onder de grenswaarde van 25 µg/m³. Hieruit wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

De concentraties van zowel NO₂ als PM₁₀ liggen (ruim) onder de grenswaarden. Daarom gelden er geen beperkingen vanuit het Besluit Gevoelige Bestemmingen.

4.8.3 Conclusie

Vanuit luchtkwaliteit bezien is de ontwikkeling binnen het plangebied uitvoerbaar.

4.9 Aanmeldnotitie MER

Ten behoeve van de besluitvorming is beoordeeld of het, gezien de milieueffecten, noodzakelijk is de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. In dat kader is de m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen. Het plangebied en de omgeving kennen geen belangrijke waarden die beïnvloed worden door het project; het is en blijft stedelijk gebied, alleen de invulling ervan verandert. Dit heeft vooral gevolgen voor de woonbelevingswaarde van het gebied en de verkeersstromen van en naar het plangebied. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is haalbaar en uitvoerbaar. Berekening met het regionale verkeersmodel heeft aangetoond dat er geen knelpunten verwacht worden. Aandachtspunt is wel de capaciteit van één van

de kruispunten, maar dit is goed oplosbaar (verruiming van de capaciteit), waardoor het ontstaan van problemen uitgesloten kan worden. Op basis van de grondslagen voor m.e.r. kan worden gesteld dat de verandering in verkeersstromen niet leidt tot een grote toename van geluidsbelasting voor woningen in de omgeving. Berekening met het Aeries-model heeft tenslotte aangetoond dat het plan uit oogpunt van stikstofdepositie uitvoerbaar is (toename van minder dan 0,05 mol/ha/jaar op het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied). Gezien het voorgaande heeft de raad op 5 oktober 2017 vastgesteld dat belangrijke nadelige gevolgen niet zullen optreden en dat het opstellen van een MER geen toegevoegde waarde heeft voor de besluitvorming. De Aanmeldingsnotitie MER is als bijlage 8 toegevoegd.

Na 5 oktober 2017 heeft enige aanpassing aan het programma voor Hyde Park plaatsgevonden. Door deze aanpassing laten de verkeerscijfers een grotere toename zien dan de gegevens waar de m.e.r.-beoordeling op waren gebaseerd. Het onderzoek van Goudappel Coffeng "Vergelijking Intensiteiten" is als onderbouwing toegevoegd als bijlage 8b. Deze toename zit echter nog steeds onder de norm van 30% toename en is in termen van de m.e.r. daarmee aanvaardbaar.

4.10 Verkeer

Voor een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk om de te verwachten verkeersbewegingen op een passende wijze te organiseren. Vanwege de herontwikkeling van Beukenhorst-West naar Hyde Park is daarom door Goudappel Coffeng een rapportage opgesteld waarin de verkeerskundige effecten van de planontwikkeling is onderzocht (31 augustus 2018). Deze rapportage is bijgevoegd als bijlage 9.

Voor de ontsluiting van het plangebied is een vijftal kruispunten van belang. Naast de kruispunten die de directe ontsluiting op het plangebied (Planetenweg) verzorgen, heeft het verkeer van en naar het plangebied ook nadrukkelijk effect op de verkeersafwikkeling op drie nabijgelegen kruispunten rond-om het plangebied:

- Kruispunt 1: Planetenweg - Kruisweg.
- Kruispunt 2: Planetenweg - Van Heuven Goedhartlaan.
- Kruispunt 3: Van Heuven Goedhartlaan - Mercuriusplein.
- Kruispunt 4: Van Heuven Goedhartlaan - Kruisweg.
- Kruispunt 5: Van Heuven Goedhartlaan - N201.



Ontsluitende kruispunten (rood geregeld met VRI, paars ongeregeld)

In het navolgende is per kruispunt de verkeersafwikkeling naar aanleiding van de voorgenomen ontwikkeling nader uitgewerkt.

KRUISPUNT 1: PLANETENWEG - KRUISWEG

De huidige ongeregelde situatie van het kruispunt Planetenweg – Kruisweg biedt onvoldoende afwikkelingskwaliteit in de planvariant en leidt voor de toekomstige situatie tot meer onveilige situaties. Een verkeersregeling is voor deze locatie de meest geschikte oplossing om de afwikkelingskwaliteit te waarborgen binnen de bestaande ruimtelijke structuren. Het aantal opstelstroken dat in de huidige situatie al aanwezig is, lijkt voldoende om het verkeersaanbod af te wikkelen. Wel dient nog aandacht te worden besteed aan de ruimtelijke inpassing van een VRI en de inpassing van langzaam verkeer/fietsverkeer binnen de regeling.

KRUISPUNT 2: PLANETENWEG - VAN HEUVEN GOEDHARTLAAN

Het kruispunt Van Heuven Goedhartlaan heeft bij de huidige belasting reeds zijn capaciteit bereikt. Zowel bij de autonome als planontwikkelingen zijn maatregelen noodzakelijk om de afwikkelingskwaliteit in de toekomst blijvend te kunnen waarborgen. Twee alternatieve vormgevingsvarianten voor het kruispunt zijn in de rapportage (bijlage 8) beschreven. Vormgevingsvariant 2 biedt voldoende capaciteit om het verkeer in 2030 te kunnen blijven afwikkelen. Door beide vormgevingsvarianten te combineren, kan nog wel een ietwat robuustere situatie worden bereikt.

KRUISPUNT 3: VAN HEUVEN GOEDHARTLAAN – MERCURIUSPLEIN

Op het kruispunt Van Heuven Goedhartlaan - Mercuriusplein hebben de autonome en planontwikkelingen een vergelijkbaar effect op de verkeersafwikkeling. In beide varianten neemt de cyclustijd op het kruispunt toe ten opzichte van de huidige situatie, maar blijft deze ruim binnen de gestelde grenzen.

KRUISPUNT 4 EN 5: VAN HEUVEN GOEDHARTLAAN – KRUISWEG EN VAN HEUVEN GOEDHARTLAAN - N201

De kruispunten Van Heuven Goedhartlaan - Kruisweg en Van Heuven Goedhartlaan - N201 zijn in de huidige situatie twee VRI-geregelde kruispunten. Deze kruispunten kunnen voor de analyse echter niet los van elkaar gezien worden, gezien de ligging van beide kruispunten ten opzichte van elkaar. De korte afstand tussen beide kruispunten (en de daarmee beperkte opstelruimte) maakt een koppeling tussen beide kruispunten noodzakelijk. In de huidige situatie functioneert deze aansluiting al als een gekoppeld geheel en daarom is de aansluiting ook als geheel in deze analyse meegenomen.

Op het kruispunt Van Heuven Goedhartlaan - Kruisweg - N201 heeft de planontwikkeling een vergelijkbaar effect op de verkeersafwikkeling als de autonome ontwikkeling. In beide gevallen neemt de cyclustijd iets toe ten opzichte van de huidige situatie en raakt het kruispunt zwaarder verzadigd. Een verschuiving in de oriëntatie van verkeer vanaf de N201 richting de Kruisweg en het verlengde van de Van Heuven Goedhartlaan, vraagt in de plansituatie om maatregelen ter optimalisatie van de verkeersafwikkeling. Hierbij dient het rechtsafvak richting de kruisweg bereikbaar te worden vanaf beide linksafopstelstroken op de N201. Hiermee kan worden bereikt dat het verkeer zich op beide stroken op de N201 zal opstellen en zich niet zal concentreren op de rechterrijstrook (met daarbij gepaard gaande reductie van de afrijcapaciteit).

4.10.1 Conclusie

Vanuit verkeerskundig oogpunt is de ontwikkeling binnen het plangebied uitvoerbaar, mits de kruispunten 1, 2, 4 en 5 worden aangepast. De genoemde kruispunten onderdeel uit van dit project. De gemeente heeft, als wegbeheerder en bevoegd gezag met Hyde Park Hoofddorp B.V. afspraken gemaakt over, de aanpassing van de kruispunten.

Voor de bouw van gebouw 7-8-9 'Kensington' is het noodzakelijk dat kruispunt 1 aangepast wordt. De aanpassing van het kruispunt kan binnen het vigerende bestemmingsplan worden uitgevoerd. Een bijdrage voor de aanpassing vanuit Hyde Park Hoofddorp B.V. is vastgelegd in de afspraken met de gemeente in de Anterieure Overeenkomst, waarmee de realisatie geborgd is.

4.11 Parkeren

In de notitie 'Parkeerkundige Onderbouwing Gebouw 7-8-9 van Goudappel Coffeng is onderzoek gedaan naar de parkeerbalans voor dit plan. Hierin zijn de parkeervraag en het ontwerp met elkaar vergeleken. De notitie maakt als bijlage 10 deel uit van dit rapport. Er worden in het plan voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om aan de geldende parkeernormen uit gemeentelijk beleid en de op 19 juli vastgestelde kaders te voldoen.

4.12 Water

Voor Hyde Park is een zgn. 'watertoets' uitgevoerd. Deze is opgenomen in bijlage 11.

4.12.1 Wettelijk kader

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient een 'watertoets' te worden uitgevoerd. De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het

opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het reeds bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren. Het is niet de bedoeling dat met de watertoets nieuw beleid gemaakt wordt. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten zowel oppervlakte- als grondwater, wateroverlast veroorzaakt door neerslag of grondwater, waterkwaliteit, verzilting en verdroging.

Voor deze watertoets is gebruik gemaakt van de volgende beleidsstukken: het Nationaal Waterplan van de rijksoverheid, de omgevingsvisie van de provincie Zuid Holland, het WaterBeheerPlan 2016-2021, de Keur en Nota Waterkeringen deel 2 beleidsregels van Hoogheemraadschap van Rijnland (HH Rijnland), de Waterwet en het Nationaal bestuursakkoord Water.

Op Europees, nationaal en stroomgebiedsniveau wordt gewerkt aan de Kaderrichtlijn Water (KRW). Basisprincipes van het nationaal en Europees beleid zijn: meer ruimte voor water, voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd en stand-still (geen verdere achteruitgang in de huidige (referentiejaar 2000) chemische en ecologische waterkwaliteit).

Het bovenstaande resulteert in twee drietrapsstrategieën die zijn vastgelegd in het Nationaal Waterplan:

- Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren)
- Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren)

De trits voor waterkwantiteit betekent dat neerslag bij voorkeur wordt vastgehouden op de plaats waar het valt. Indien vasthouden niet mogelijk is, wordt neerslag geborgen in oppervlaktewater. De trits voor waterkwaliteit houdt in dat gestreefd moet worden naar het voorkomen van verontreinigingen. Indien schoonhouden niet mogelijk is, worden schone en vervuilende bronnen gescheiden.

4.12.2 Waterparagraaf

Op basis van het concept voorlopig ontwerp van de openbare ruimte, d.d. 13 december 2018 opgesteld door Dijk&co, en op basis van een nauwkeurige inmeting van de bestaande situatie, heeft Civilink het rapport 'Watertoets Bouwplan Hyde Park Hoofddorp' (3 april 2019) opgesteld. Dit rapport is als bijlage 11 opgenomen bij deze goede ruimtelijke onderbouwing. De navolgende waterparagraaf is het resultaat van deze watertoets. De watertoets is uitgevoerd voor het gehele plangebied van Hyde Park.

In het kader van de nieuw aan te leggen woonwijk in de gemeente Haarlemmermeer worden in deze paragraaf de waterhuishoudkundige gevolgen beschreven.

De waterbeheerder is het hoogheemraadschap van Rijnland. De volgende uitgangspunten betreffende de waterhuishouding gelden binnen het plangebied:

- 15 % van het nieuw verhard oppervlakte dient in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden;
- Nieuwe wateroppervlakken dienen een minimale waterdiepte te hebben van 0,60 m;
- Een onderhoudstrook moet minimaal 2 meter breed zijn;
- Nieuwe watergangen dienen in verbinding te staan met (de bestaande) overige watergangen;
- Ten behoeve van een vrije afstroming van het regenwater, mogen er geen uitlogbare bouwmaterialen gebruikt worden voor de constructie;
- Het dempen van bestaand water dient voor 100 % gecompenseerd te worden;
- Op dit moment is er sprake van een gescheiden rioleringsstelsel, in de toekomstige situatie blijft dit gehandhaafd;

- Een gescheiden stelsel volstaat, een verbeterd gescheiden stelsel is gezien het gebruik (autoluwe woonwijk) niet noodzakelijk;

Huidige situatie

ALGEMEEN

Er is invulling gegeven aan de watertoets door in overleg te treden met Hoogheemraadschap van Rijnland.

VEILIGHEID EN WATERKERINGEN

Het plangebied bevindt zich niet in de buurt van een kern- en beschermingszone van een regionale waterkering. De meest dichtstbijzijnde boezemkeringen bevinden zich op grote afstand van het plangebied.

WATERKWANITEIT

- Oppervlaktewater

Het plangebied kent een polderboezemsysteem, het streefpeil bedraagt NAP -5,87 m. Het plangebied watert af op de Kagertocht, een primaire watergang. Het plangebied ligt volledig binnen één peilgebied: Haarlemmermeerpolder - vak 28.



Oppervlaktewater plangebied (Legger Hoogheemraadschap van Rijnland)

- Grondwater

Om inzicht te krijgen in de heersende grondwaterstanden zijn meetgegevens in de omgeving van het plangebied opgevraagd uit het DINOLOket van TNO. De freatische grondwaterstand bedraagt NAP -5,87 m. De stijghoogte van het eerste watervoerende pakket is NAP -5,0 m.

- Grondwateroverlast

In het plangebied zijn geen problemen met betrekking tot grondwateroverlast bekend. Het voorkomen van klei en veen in de ondergrond kan de mogelijkheid om hemelwater te infiltreren sterk negatief beïnvloeden.

WATERKWALITEIT EN ECOLOGIE

Het plangebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied of nabij een drinkwaterwinning. De functies die in het plangebied worden beoogd beïnvloeden de kwaliteit van het grondwater niet negatief. Bij bebouwing worden geen uitlogende of milieubelastende materialen gebruikt. Er komen geen nieuwe vervuilen- de functies in het plangebied.

Binnen het plangebied komt geen waterafhankelijke natuur voor. Het plan heeft daarmee geen nadelige gevolgen voor waterafhankelijke natuur of Natura 2000-gebieden.

AFVALWATER EN RIOLERING

In de huidige situatie is een gescheiden rioleringsstelsel aanwezig.

Toekomstige situatie

VEILIGHEID EN WATERKERINGEN

Het plangebied bevindt zich niet in de buurt van een kern- en beschermingszone van een regionale water- kering. De meest dichtstbijzijnde boezemkeringen bevinden zich op grote afstand van het plangebied.

WATERKWANTITEIT

– Waterstructuur

De huidige waterstructuur - zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan - blijft gehandhaafd.

– Waterberging en wateropgave

Oppervlakten op basis van BGT en luchtfoto's (huidige situatie) en concept VO openbare ruimte (nieuwe situatie).

Er is sprake van een toename in verhard oppervlak (+10.475 M²). In de huidige situatie is het verhard oppervlak 112.970 M². In de toekomstige situatie zal het verhard oppervlak toenemen naar 123.445 M². Onderstaande figuur geeft de toekomstige oppervlakken weer. Doordat het verhard oppervlak toeneemt, geldt er een compensatieplicht ten behoeve van de toename van nieuw verhard oppervlak van 15 %. Dit houdt in dat 15 % van de toename verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden met nieuw te graven oppervlaktewater. Voor fase A, B en C samen komt dit neer op een wateropgave van 1.572 M² nieuw oppervlaktewater. In het ontwerp is in fase A, B en C samen een toename van water opgenomen van 976 M². Dit betekent dat in het concept VO nog een tekort aan water zit van 596 M² in deze fase.

Hyde Park heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het realiseren van de extra benodigde hoeveelheid oppervlaktewater. Het onderzoek is in samenspraak met de gemeente Haarlemmermeer en het hoogheemraadschap van Rijnland uitgevoerd. Er zijn drie opties binnen het plangebied waar de extra watercompensatie gerealiseerd zal worden. De definitieve keuze zal in nauw overleg en na goedkeuring van gemeente en Hoogheemraadschap van Rijnland worden uitgewerkt in het ontwerp van de openbare ruimte. Gemeente en Hyde Park hebben (privaatrechtelijke) afspraken waarin het ontwerp en de realisatie van de openbare ruimte, inclusief het op grond van de beleidsregels van het hoogheemraadschap vereiste compenserend oppervlaktewater, binnen Beukenhorst-West geborgd en verzekerd is.



Oppervlakken voor Fase A, B en C op basis van het voorlopig ontwerp 13 december 2018 (Dijkenco)

In onderstaande tabel zijn de oppervlakten voor fase A, B en C tezamen weergegeven voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie.

Oppervlakten onderzoeksgebied fase A+B+C: huidig en toekomstig

Parameter	Huidige oppervlakte fase A+B+C (m ²)	Toekomstige oppervlakte fase A+B+C (m ²)	Vershil fase A+B+C (m ²)
Verharding	112.970	123.445	10.475
Groen	50.368	38.917	-11.451
Water	9.063	10.039	976
Totaal	172.401	172.401	

WATERKWALITEIT EN ECOLOGIE

De functies die in het plangebied worden beoogd beïnvloeden de kwaliteit van het grondwater niet negatief. Bij bebouwing worden geen uitlopende of milieubelastende materialen gebruikt. Er komen geen nieuwe vervuulende functies in het plangebied.

AFVALWATER EN RIOLERING

In de toekomstige situatie dient de woonwijk te worden voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel om het hemelwater af te koppelen. Volgens Hoogheemraadschap van Rijnland is geen verbeterd gescheiden stelsel noodzakelijk waarbij de 'first-flush' alsnog naar de RWZI gaat. Het hemelwater kan dus direct lozen op het oppervlaktewater of in de bodem.

4.12.3 Conclusie voor kavel 7, 8 en 9

Uit de waterparagraaf volgen geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het project Gebouw 7-8-9 'Kensington'.

4.13 Geotechniek

In de notitie 'Geotechnische beschouwing Hyde Park Hoofddorp' (1 september 2017) heeft Tauw het plan-gebied van Hyde Park uit geotechnisch oogpunt beschouwd. Ten eerste zijn de beschikbare gegevens verzameld. Daarna is de gelaagdheid van de ondergrond voor zover mogelijk onderzocht. Op basis van deze informatie zijn vervolgens conclusies met betrekking tot de gesteldheid en het gedrag van de bodem getrokken. Daarnaast zijn er aanbevelingen gedaan ten aanzien van de toekomstige ontwikkelingen in het projectgebied. De notitie is als bijlage 12 bij deze goede ruimtelijke onderbouwing bijgevoegd.

4.13.1 Resultaten onderzoek

Uit de beschikbare gegevens volgt dat de ondergrond van de projectlocatie als relatief homogeen beschouwd kan worden. Desondanks is er variatie in de aanwezigheid van klei in de toplagen te zien. Het grondonderzoek laat een zandige ondergrond zien met af en toe slappe lagen binnen de eerste meters. Het vaste zandpakket begint op circa 12 m onder maaiveld.

In principe is het totale gebied geschikt voor bouwobjecten. Rekening houdend met de bodemopbouw is het waarschijnlijk dat grote gebouwen in het vaste zandpakket gefundeerd dienen te worden.

De zettingsgevoeligheid van de ondergrond hangt af van de aanwezigheid van slappe lagen. De ondergrond wordt als relatief zettingsgevoelig beschouwd. Mogelijke zettingen als gevolg van de ontwikkeling dienen dus per locatie onderzocht te worden.

Aanbevolen wordt om grondonderzoek uit te zetten ter plaatse van nieuwe objecten conform relevante normering (NEN9997-1; Geotechnisch ontwerp van constructies) en afhankelijk van het type object. Dit kan bestaan uit sonderingen, boringen, het plaatsen en monitoren van peilbuizen of laboratoriumonderzoek. De omvang van het grondonderzoek wordt specifiek per object vastgesteld.

Er is mogelijk sprake van de realisatie van een parkeergarage van 1 of 2 lagen onder een aantal gebouwen. In dit geval is uit geotechnisch oogpunt met name de stijghoogte van de diepe zandlaag interessant. Uit de grondwaterkaarten van TNO volgt een stijghoogte van NAP -5,0 m (hoger dan de freatische grondwaterstand). Deze kan maatgevend zijn voor het ontwerp van een parkeergarage (risico op opbarsten). De stijghoogte kan worden gemonitord door peilbuizen.

4.13.2 Conclusie

Het geotechnisch onderzoek bevat geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied.

4.14 Trillingen

Tauw heeft in haar notitie 'Hindercontour spoortrillingen Hyde Park te Hoofddorp' (4 augustus 2017) het mogelijke effect van spoortrillingen op de ontwikkeling van Hyde Park onderzocht. Doel van het onderzoek is om de hindercontour van spoortrillingen ten opzichte van het stedenbouwkundige plan Hyde Park te bepalen. De notitie is als bijlage 13 bij deze goede ruimtelijke onderbouwing bijgevoegd.

De afstand van nieuw te bouwen woningen tot het dichtstbijzijnde spoor bedraagt minimaal 110 meter. In de Verenigde Staten is in 2006 door de Federal Transit Administration (in Nederland vergelijkbaar met het

ministerie van I&M) een rapport opgesteld dat de beoordeling van invloed van onder andere spoortrillingen beschrijft. Het gaat om het volgende rapport: 'Transit Noise and vibration impact assessment – FTA-VA-90-1003-06 May 2006 - Office of Planning and Environment Federal Transit Administration'.

In dit rapport wordt gesteld dat het spoor zondermeer een potentiële trillingsbron is die tot hinder kan leiden. In de beoordeling wordt onderscheid gemaakt tussen kantoren en woningen. Voor kantoren wordt een kritische afstand van 120 feet (36 meter) geadviseerd. De kritische afstand voor woonbestemmingen is groter en bedraagt 200 feet (61 meter). Bij realisatie van kantoren of woningen binnen bovenstaande kritische afstanden wordt geadviseerd om de invloed van trillingen nader te onderzoeken.

In de navolgende afbeelding staat de hindercontour voor het aspect wonen voor spoortrillingen in de stedenbouwkundige visie weergegeven.



Hindercontouren spoortrillingen

Uit de afbeelding blijkt dat de hindercontour voor spoortrillingen niet overlapt met de nieuw te bouwen woningen. Het is daarom niet de verwachting dat er bij de woningen trillingshinder optreedt. Nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

4.14.1 Conclusie

De hindercontour voor spoortrillingen ligt op grote afstand van het plangebied en vormt dan ook geen belemmering voor het voorgenomen initiatief.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Anterieure overeenkomst

De Wet ruimtelijke ordening stelt, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut en de plankosten, dat deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

De voorliggende goede ruimtelijke onderbouwing maakt een nieuwe ontwikkeling mogelijk. De kosten voor het plan komen ten laste van de initiatiefnemer. Er wordt een anterieure overeenkomst gesloten, waardoor een exploitatieplan achterwege kan blijven. In de anterieure overeenkomst is vastgelegd dat eventuele plan-schadekosten, welke het gevolg zijn van het plan, voor rekening van de initiatiefnemer komen.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Om meer samenhang en levendigheid in het gebied tussen het centrum en het station van Hoofddorp te krijgen faciliteert de gemeente een open proces, waarop eenieder die wil invloed heeft.

Op 30 juni 2016 heeft de gemeenteraad ingestemd met het inrichtingsplan en de ontwikkelstrategie van Hoofddorp-Centraal. Naar aanleiding van dit besluit is het Stedenbouwkundig plan Hyde Park opgesteld.

De vaste participanten van Hoofddorp-Centraal, andere buurtbewoners, ondernemers en mensen die geïnteresseerd zijn in een woning in het gebied, hebben kunnen meepraten over het Stedenbouwkundig Plan. De onderhavige goede ruimtelijke onderbouwing is het vervolg van dit proces.

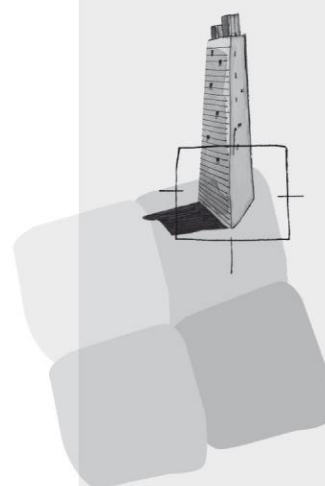
Bijlagen

1. Analyse archeologische en cultuurhistorische waarden
2. Vooronderzoek bodemkwaliteit Hyde Park te Hoofddorp
3. Hyde Park Hoofddorp Externe Veiligheid
4. Inventarisatie natuurwaarden project-gebied Hyde Park, Hoofddorp
- 5a. Akoestisch onderzoek Hyde Park Hoofddorp
- 5b. Onderzoek Omgevingsgeluid Blok 7-8-9
6. Geurhinder in relatie tot ontwikkeling Hyde Park
7. Luchtkwaliteit Hyde Park Hoofddorp
8. Aanmeldingsnotitie MER
- 8b. Vergelijking Intensiteiten
9. Verkeersonderzoek externe ontsluiting Hyde Park Hoofddorp
10. Parkeren kavel 7-8-9
11. Watertoets Hyde Park in Hoofddorp
12. Geotechnische beschouwing Hyde Park Hoofddorp
13. Trillingenrapportage
14. Duurzaamheidsagenda Beukenhorst West
15. Brief PWN inzake watertransportleiding

Colofon

Rapport

BügelHajema Adviseurs



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordering en Milieu BNSP
Utrechtseweg 7
3811 NA Amersfoort
T 033 465 65 45
F 0592 314 035
E info@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort