

Ruimtelijke onderbouwing transformatie kantoor

Antareslaan 10-24 Hoofddorp





Ruimtelijke onderbouwing transformatie kantoor

Antareslaan 10-24 Hoofddorp

Adromi B.V.
Reeweg 146
3343 AP Hendrik-Ido-Ambacht

T [REDACTED]
F [REDACTED]

[REDACTED]@adromi.nl
www.adromi.nl

K.v.K. 230.825.46 te Rotterdam
BTW: 8050.63.286.B.01
IBAN: [REDACTED]

Projectnummer: R201808
Versie: 1802f
Status: Concept
IMRO-codering: [REDACTED]0375.Antares10-ON01

Projectnummer: wil/R201808/1802e
Opdrachtgever: [REDACTED] en [REDACTED]
Datum: 2 juli 2019
Auteur: [REDACTED]
Geaccordeerd: [REDACTED]

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Beknopte gebiedsbeschrijving	4
2.1.	Ligging in de omgeving	4
2.2.	Directe omgeving plangebied	5
3.	Ruimtelijke effecten	6
3.1.	Bestaande situatie	6
3.2.	Beoogde situatie	6
4.	Ruimtelijk beleidskader	7
4.1.	Algemeen	7
4.2.	Rijksbeleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & AMvB Ruimte	7
4.3.	Provinciaal beleid: Noord-Holland	9
4.3.1.	Omgevingsvisie NH2050	9
4.3.2.	Ruimtelijke verordening Noord-Holland	10
4.3.3.	Concept omgevingsverordening	10
4.3.4.	Watervisie 2021 "Buiten de oevers"	10
4.3.5.	Milieubeleidsplan 2015 – 2018	10
4.4.	Gemeentelijk beleid	11
4.4.1.	Nota commerciële voorzieningen 2016	11
4.4.2.	Regionale hotelstrategie 2016-2022	12
4.4.3.	Bestemmingsplan	15
4.5.	Conclusie	16
5.	Archeologie en cultuurhistorie	17
6.	Verkeerskundige aspecten	17
6.1.	Verkeerskundige situatie	17
6.2.	Parkeergelegenheid	18
7.	Natuur	19
8.	Water	20
9.	Milieu	21
9.1.	Milieueffectrapportage	21
9.2.	Bedrijven en milieuzonering	21
9.3.	Bodem	22
9.4.	Geluid	22
9.5.	Geur	23
9.6.	Luchtkwaliteit	23
9.7.	Externe veiligheid	24
9.8.	Algehele conclusie milieu	26
10.	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
10.1.	Algemeen	27
10.2.	Planschade	27
11.	Conclusie	27
12.	Bijlagen	28

1. Inleiding

Onderhavige projectomgevingsvergunning heeft betrekking op het perceel gelegen aan de Antareslaan 10 – 24 Hoofddorp in de gemeente Haarlemmermeer.

Op het perceel is in de huidige situatie sprake van een kantoorpand dat niet meer als zodanig in gebruik is. Het is de bedoeling om het bestaande pand te verbouwen tot een hotel. Het hotel zal ruimte bieden aan 136 kamers. Als onderdeel van de verbouwing zal voorzien worden in de uitbreiding van de vierde verdieping door verplaatsing van een terug gelegen gevelwand. Verder is voorzien in uitbreiding met een restaurant, bar, ontbijtzaal en gecombineerde keuken.

Voor de functiewijzing van het perceel is een omgevingsvergunning nodig. Deze ruimtelijke onderbouwing vormt een onderdeel zijn van de aanvraag omgevingsvergunning. De gemeente heeft thans te kennen gegeven in principe medewerking te willen verlenen aan dit plan.

Custom Property Solutions B.V. heeft namens [REDACTED] en [REDACTED] opdracht gegeven aan Adromi B.V. om zorg te dragen voor een goede ruimtelijke onderbouwing voor dit project. Voor het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte informatie, foto's en kadastrale ondergronden. De in deze toelichting vernoemde tekeningen, onderzoeksrapporten en overige documenten zijn als bijlage toegevoegd en kunnen als integraal onderdeel daarvan worden beschouwd.

2. Beknopte gebiedsbeschrijving

2.1. Ligging in de omgeving

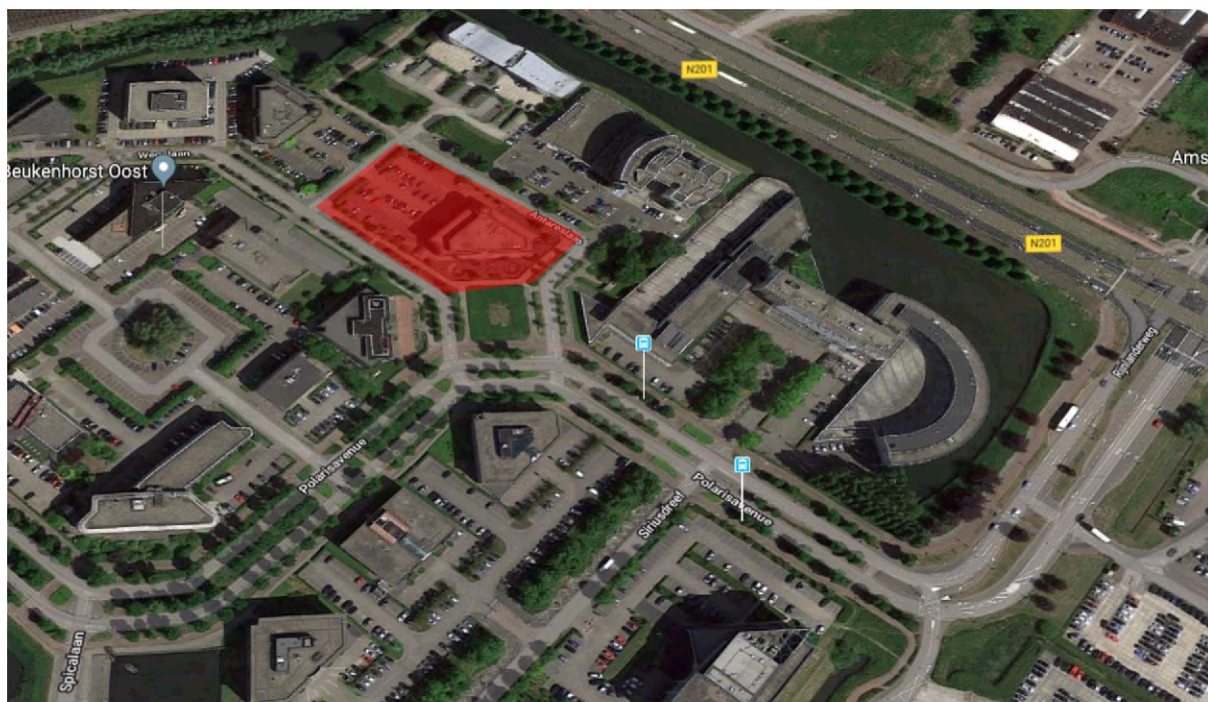
Het plangebied aan de Antareslaan is gelegen in het bebouwd gebied van Hoofddorp. Hoofddorp betreft een van de kernen van de gemeente Haarlemmermeer. De planlocatie is gelegen op kantoorlocatie Beukenhorst Oost in de nabijheid van Schiphol, het centrum van Hoofddorp en diverse infrastructurele knooppunten. In de volgende figuur is de planlocatie weergegeven in de omgeving.



Figuur: ligging van het plangebied in de omgeving (Bron: google maps)

2.2. Directe omgeving plangebied

Zoals gezegd maakt het plangebied onderdeel uit van het kantorenpark Beukenhorst Oost. Het plangebied is ingesloten tussen de Antareslaan, de Polarisavenue en de Wegalaan. Aan alle zijden is de planlocatie grenzend aan (voor kantoor bestemde) bebouwing met bijbehorende terreinvoorzieningen. Beukenhorst Oost, waaronder de onderhavige planlocatie, wordt ontsloten via de Polarisavenue op de Rijnlandweg en aansluitend de N201.



Figuur: Directe omgeving en plangebied (bron: Google Maps - bewerkt)

3. Ruimtelijke effecten

3.1. Bestaande situatie

In de huidige situatie is sprake van een leegstaand kantoorgebouw. Het pand bestaat uit vier verdiepingen (vijf bouwlagen). De entree van het kantoorgebouw is gesitueerd aan de noordoostzijde en voorzien van een esthetisch element in de vorm van een toren met koepel constructie. De gevel van de vijfde bouwlaag van het pand is meer terug gelegen ten opzichte van de overige bouwlagen. Onderstaande figuur geeft een impressie van de bestaande bebouwing.



Figuur: impressie bestaande bebouwing (bron: google streetview)

3.2. Beoogde situatie

Met onderhavig bouwplan zal het kantoorgebouw worden getransformeerd naar een drie sterren hotel van 136 kamers. De kamers zullen ieder een oppervlakte krijgen van circa 15 tot 25 m² (gemiddeld 20 m²). Verder zal sprake zijn van een uitbreiding op de begane grond. Dit betreft een restaurant van circa 397 m², een bar van circa 160 m², een ontbijtzaal van circa 160 m² en een keuken van circa 50 m². De uitbreiding van de vijfde bouwlaag bedraagt circa 300 m². Verder biedt het hotel ruimte voor onder andere een fitness functie alsmede werkplekken voor hotelgasten.



Figuur: impressie uitbreiding begane grond alsmede vijfde bouwlaag (bron: opdrachtgever)

Met de stijl van het ontwerp wordt aansluiting gezocht bij het bestaande neoclassicistische uitstraling van het gebouw en de stedenbouwkundige uitgangspunten van het totale kantorenpark. Daarbij is van belang dat de toevoegen in de vorm van het restaurant bij het bestaande gebouw symmetrisch zullen worden uitgevoerd. De uitbreiding sluit dus goed aan bij de bestaande neoclassicistische symmetrie. Dit betekent ook dat de aanpassingen niet leiden tot een onevenredig beeld vanaf de Polarisavenue.

Ook voor de ruimte toevoegingen op de vijfde bouwlaag wordt aansluiting gezocht bij het bestaande ontwerp. Kortom zal het pand ook na de verbouwing een uitstraling hebben die qua ontwerp en detaillering niet afwijkt van de bestaande bouwstijl.

Op het aanliggende perceel, wat in de huidige en toekomstige situatie, tot de bebouwing behoort, is in principe sprake van 85 parkeerplaatsen. In aanvulling op deze parkeerplaatsen is nog voorzien in een opstelplaatsen voor bussen. Deze opstellocatie kan tevens gebruikt worden voor het laden en lossen van goederen ten behoeve van de hotelfunctie.

4. Ruimtelijk beleidskader

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijksbeleid en provinciaal beleid. Het rijksbeleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Algemene Maatregel van Bestuur Ruimte (AMvB Ruimte) wordt in de eerste alinea beschreven. Voor het provinciaal beleid wordt onder andere gebruik gemaakt van de provinciale structuurvisie.

4.2. Rijksbeleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & AMvB Ruimte

In het algemeen wordt het landelijk ruimtelijk beleidskader vertegenwoordigd door:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook Structuurvisie Ruimte);
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna ook Barro).
- Besluit ruimtelijke ordening (hierna ook: Bro).

Structuurvisie infrastructuur en ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak. Het Rijk kiest hierbij voor een selectievere inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor Haarlem,mermeer relevante belangen zijn:

- een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- ruimte voor behoud en versterking van (inter-)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;

- zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Deze belangen zijn vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Barro (voorheen AMvB Ruimte) bevat inhoudelijke regels van de rijksoverheid waaraan de ruimtelijke onderbouwing van bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen moeten voldoen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart), en Erfgoed (Unesco).

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen is in het kader van het voorliggende plan van toepassing.

Ladder van duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking (ook wel duurzaamheidsladder) als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)¹. Zo dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden onderbouwd. Indien het een ontwikkeling betreft buiten het bestaand stedelijk gebied dient te worden gemotiveerd waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De duurzaamheidsladder geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Mede vanwege de uitbreidingen die plaats zullen vinden aan het bestaande gebouw, dient onderhavige ontwikkeling te worden beschouwd als een stedelijke ontwikkeling.

Onderhavige ontwikkeling betreft een herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Van belang is dus enkel of wordt voorzien in een behoefte.

Er is sprake van een behoefte aan hotels in de regio. Er is zowel vraag vanuit de toeristische sector als de zakelijke sector. Op deze locatie kan optimaal invulling gegeven worden aan deze vraag. Dit omdat de locatie goed ontsloten is naar Schiphol en internationale treinstations. Verder is de locatie goed gepositioneerd tussen toeristische trekpleisters zoals Amsterdam, Zandvoort en de bollenstreek. Tot slot is de locatie gelegen in een zakencentrum en kunnen andere centra in bijvoorbeeld Amsterdam, Schiphol, IJmuiden en Haarlem goed worden bereikt met het openbaar vervoer.

Het planvoornemen sluit kortom goed aan bij het huidige gebruik van de omgeving alsook bij beleidsdoelstellingen voor die omgeving. Aangezien er sprake is van veel bedrijvigheid (kantoren in de directe omgeving) alsmede voorzieningen van groot belang voor reizigers (Schiphol, Amsterdam – ook als uitvalsbasis voor andere delen van Nederland) is er behoefte aan hotelovernachtingen. In de huidige situatie is al sprake van bebouwing welke binnen de bestaande begrenzingen van het perceel prima te benutten is voor deze transformatie. Hiertoe is het plan niet in strijd met de beleidsdoelstellingen voor

¹ Artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening

fysiek duurzaam ruimtegebruik. Ook qua functie vindt realisatie van een hotel in dit gebied aansluiting bij de classificatie als internationaal georiënteerd/metropolitaan stedelijk gebied.

Daarnaast is van belang dat de locatie op korte afstand van station Hoofddorp is gelegen. Dit OV-knooppunt kan worden benut door bezoekers en medewerkers van de nieuwe hotelfunctie. De locatie ligt op ongeveer 800 meter afstand van dit station. Verder is er sprake van een goede verkeersontsluiting op de regionale en rijks- wegenstructuur. Gezien de multimodaliteit qua vervoer is sprake van een goede bereikbaarheid.

Gemeenten in de regio Amsterdam (Amsterdam en [REDACTED]) hanteren hiervoor verder de zogenaamde Hotellader zoals vastgelegd in de 'Regionale hotelstrategie 2016-2022'. Zie hiervoor paragraaf 4.4.2 van deze onderbouwing.

4.3. Provinciaal beleid: Noord-Holland

4.3.1. Omgevingsvisie NH2050

Op 12 juni 2018 is de Ontwerp-Omgevingsvisie NH2050 verschenen. De visie is op 19 november 2018 vastgesteld. In deze omgevingsvisie wordt geanticipeerd op de nieuwe Omgevingswet. In het nieuwe beleid legt het provinciaal bestuur nieuwe accenten in het bestaande beleid op het vlak van klimaatverandering, energietransitie, verstedelijking, bereikbaarheid, gezonde leefomgeving, economische transitie en natuur en biodiversiteit. De omgevingsvisie omvat zowel een provinciale structuurvisie, een provinciaal milieubeleidsplan, een regionale watervisie, een provinciaal verkeers- en vervoersplan en een provinciale natuervisie.

De omgevingsvisie bevat het ruimtelijke beleid van de provincie voor de komende jaren. In het kader van onderhavige ontwikkeling is het van belang om het plan te bezien in het licht van deze omgevingsvisie en dan vooral vanuit de kwaliteiten en kansen voor onderhavig plangebied.

In de omgevingsvisie is de locatie aangeduid als binnenstedelijk gebied waar in principe de woon- en werkfuncties dienen te worden geconcentreerd. Daar is in de onderhavige situatie sprake van, nu in hoofdzaak sprake is van een functiewijziging van een bestaand gebouw in bestaand stedelijk gebied.

De locatie is verder aangeduid voor het versterken van het landschap als onderdeel van het metropolitaan systeem. Door te kiezen voor functiewijziging van het bestaande gebouw wordt het bestaande typerende metropolitane kantoorlandschap behouden. Toevoeging van de uitbouw heeft geen nadelige effecten op de uitstraling van het kantorenpark.

In de Omgevingsvisie is ook vastgelegd dat wordt gestreefd naar transformatie van leegstaande kantoren naar andere functies.

In de onderhavige situatie is sprake van bestaand bebouwd gebied waaraan door middel van herstructurering een nieuwe invulling aan de bestaande bebouwing wordt gegeven. Juist de nieuwe functie op dit bestaande kantorenpark biedt diversiteit en versterking van de kwaliteiten van dit gebied.

Geconcludeerd kan worden dat de voorziene transformatie aansluit bij de provinciale beleidsdoelstellingen voor dit gebied.

4.3.2. Ruimtelijke verordening Noord-Holland

Het college van provinciale staten van Noord-Holland heeft in juli 2016 de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. De verordening is laatstelijk herzien op 14 januari 2019. Deze Ruimtelijke Verordening is gebaseerd op artikel 4.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van dit artikel kunnen Provinciale Staten regels stellen omtrent de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen en beheersverordeningen. Doel van de verordening is om provinciale ruimtelijke belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau.

Het te plangebied is gelegen binnen de zonering met aanduiding grondgebied, duurzame energie en 20Ke contouren Schiphol.

De verordening bevat een nadere uitwerking van de ladder van duurzame verstedelijking, waarbij regionale afstemming over invulling van de verstedelijkingsbehoefte voorop staat. Deze regionale afstemming is zoals aangegeven vastgelegd in de Regionale hotelstrategie.

De onderhavige transformatie heeft geen gevolgen voor de provinciale ruimtelijke belangen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Er is immers sprake van transformatie van het bestaande bebouwde gebied die past binnen de ruimtelijke parameters van de omgeving.

4.3.3. Concept omgevingsverordening

Op 18 april is de concept omgevingsverordening van de provincie [REDACTED] verschenen. In de omgevingsverordening worden de huidige verordeningen op het gebied van natuur, milieu en ruimtelijke ordening samengevoegd. Blijkens het concept zal geen sprake zijn van grote inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de huidige verordening ruimte. Ook hier zal meer worden ingezet op regionale afstemming van nieuwe stedelijke ontwikkelingen zoals onderhavige.

Het bouwplan is niet in strijd met dit toekomstige beleid.

4.3.4. Watervisie 2021 “Buiten de oevers”

De provincie Noord-Holland heeft in november 2015 in de Watervisie 2021 “buiten de oevers” het beleid vastgelegd voor water. De prioriteiten in dit plan zijn:

- Waterveiligheid
- Schoon en voldoende drinkwater
- Duurzaam gebruik grond- en oppervlaktewater

De maatregelen die voortkomen uit de Europese Kaderrichtlijn Water zijn opgenomen in dit plan. De transformatie van onderhavig plangebied heeft geen gevolgen voor het beleid zoals opgenomen in deze watervisie.

4.3.5. Milieubeleidsplan 2015 – 2018

Naast de voornoemde documenten heeft de provincie Noord-Holland in december 2014 tevens een milieubeleidsplan opgesteld met daarin de milieudoelstellingen van 2015 tot 2018. Een deel van de uitvoering van het vastgestelde beleid wordt door de Regionale uitvoeringsdiensten verzorgd. Vanuit

het milieubeleidsplan wordt een duurzaam, gezond en veilig Noord-Holland beoogd. Zij verwacht hieraan te kunnen voldoen door een consistent beleid te voeren.

Binnen het plan gaat de provincie uit van drie pijlers ten aanzien van haar provinciale rol:

- Het borgen van de basiskwaliteit;
- Het aantrekkelijk maken van duurzame, gezonde en veilige ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving;
- Het stimuleren van sociale en technische innovatieve oplossingen.

Om aan de basiskwaliteit te kunnen blijven voldoen heeft de provincie een achttal thema's opgenomen in zijn milieubeleidsplan te weten luchtkwaliteit, geur, geluid, bodem, externe veiligheid, afval, licht en donkerte en duurzame energie. De provincie monitort en evalueert halverwege in hoofdlijnen het programma en na verloop van de termijn (2018). Daarnaast vindt de evaluatie deels werkenderwijs plaats om zo snel mogelijk bij te sturen indien gewenst.

De onderhavige ontwikkeling heeft geen relevante gevolgen op het vlak van milieu.

4.4. Gemeentelijk beleid

De gemeente Hoofddorp heeft verschillende beleidsstukken opgesteld om zodoende de kwaliteit van de ruimtelijke ordening binnen haar grensgebied te kunnen waarborgen.

4.4.1. Nota commerciële voorzieningen 2016

De gemeente Haarlemmermeer heeft beleid opgesteld als het gaat om horeca. In de nota beschrijft de gemeente welke richting zij wil opgaan met het inrichten van de commerciële voorzieningen.

kent een grote variatie aan goed bereikbare woon- en werkmilieus, groengebieden en voorzieningen. Het is een plek om te wonen, werken en recreëren. Voor de toekomst wil de gemeente dat verder verbeteren. Daarvoor is een ambitie geformuleerd voor een goed ontsloten en bereikbare gemeente met een excellent en duurzaam woon-, leef- en vestigingsklimaat. Gezien het economisch en maatschappelijk belang speelt de zorg voor een passend (commercieel) voorzieningenaanbod daarbij een belangrijke rol.

Om goed in te spelen op actuele ontwikkelingen en trends is sprake van een focus op een commercieel voorzieningenbeleid ten aanzien van:

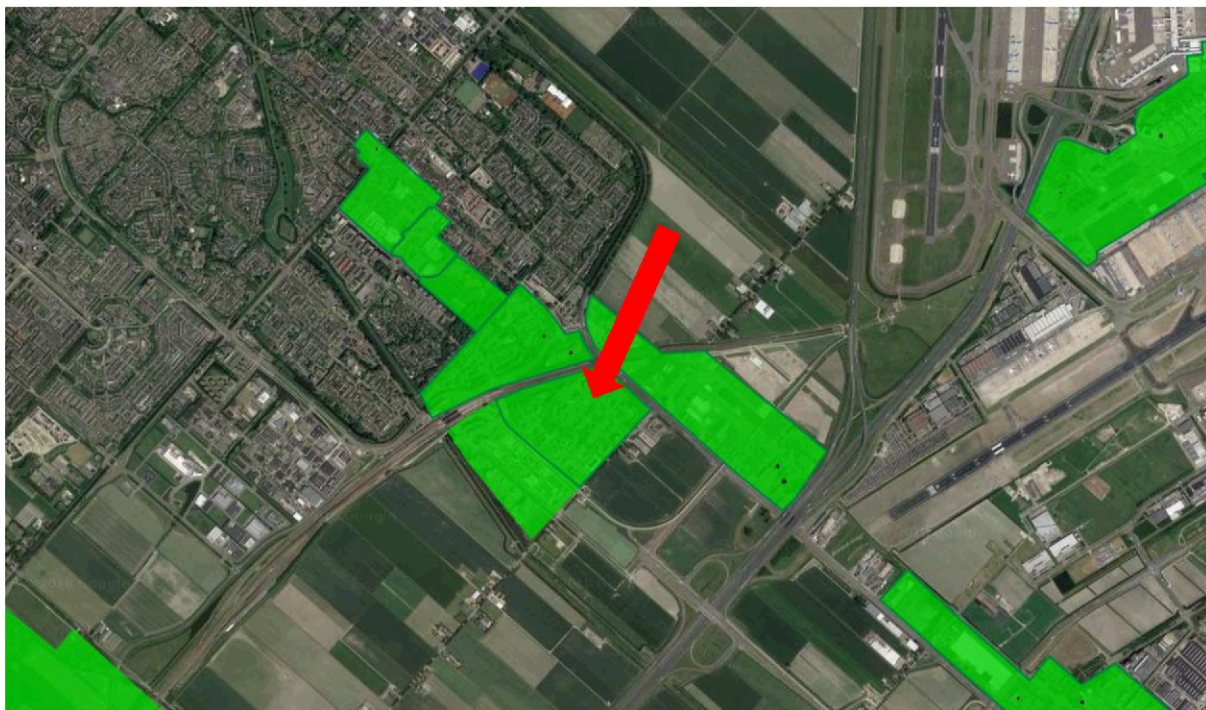
- het bevorderen van verdere concentratie van commerciële voorzieningen in toekomstbestendige centra;
- het in deze centra functiemenging mogelijk maken en daarmee innovatie en ondernemerschap bevorderen;
- het faciliteren van de vestiging van ZZP'ers en/of de ontwikkeling van een vitale wijk economie.

Voor de actuele invulling vanuit deze visie wordt verwezen naar de Regionale hotelstrategie 2016-2022'. Zie hiervoor de volgende paragraaf.

De transformatie is niet in strijd met de hoofduitgangspunten van de Nota commerciële voorzieningen 2016.

4.4.2. Regionale hotelstrategie 2016-2022

In de 'Regionale hotelstrategie 2016-2022' is het voorheen geldende beleid losgelaten. Daarmee gaat de gemeente van gehele stimulering naar gerichte groei om daarmee 'het juiste hotel op de juiste plek' te krijgen en hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waarde toevoeging mogelijk te maken. Dit uit zich in een kanskaart met voorkeursgebieden en een hotelladder voor toetsing van nieuwe initiatieven. Zie hiervoor de volgende afbeelding.



Figuur: kanskaart Regionale hotelstrategie 2016-2022

Het onderhavige plangebied is gelegen binnen een zone aangemerkt als 'kansengebied zakelijk' binnen een transformatieopgave. In het kader van de haalbaarheid is het onderhavige initiatief reeds getoetst aan de hotelladder met een positieve uitkomst. Op basis hiervan is een anterieure overeenkomst met de gemeente gesloten.

Ter toetsing van dit initiatief aan de hotelladder is gebruik gemaakt van het daartoe strekkende vragenformulier om nadere informatie te verschaffen op de relevante aspecten:

1. Voegt het initiatief iets toe aan het bestaande aanbod (nieuwe markt) en aan zijn omgeving?

de beschrijving van de beoogde doelgroepen van het nieuwe hotelinitiatief een toegevoegde waarde? Uw antwoord: ja

De locatie bevindt zich in de Beukenhorst Oost, aan de Antareslaan 10-24. Het is gelegen op een kantorenpark. Het kantorenpark kampt met structurele leegstand. Onderhavig initiatief betreft het eerste initiatief om deze leegstand tegen te gaan door transformatie naar hotel.

In de omgeving zijn 8 à 9 hotels waarvan het grootste deel een 4 sterrenclassificatie heeft. Het hotel wordt een 3 sterrenhotel. Dit hotel zal zich richten op zowel de zakelijke als de toeristische markt (toeristen in Amsterdam en omgeving, transitreizigers van Schiphol, zakelijke gasten voor omliggende kantoren en de regio Amsterdam/Haarlem).

antwoord: ja

De bezettingsgraad en prijzen van de hotels in de omgeving zijn hoog. Daarnaast zijn er in de directe omgeving weinig hotels met een 3-sterrenclassificatie en deze classificatie dus ondervertegenwoordigd. Een 3-sterrenhotel kan kortom zowel concurreren op prijs als op beperkte beschikbaarheid van 3-sterrenhotels (hotels in een vergelijkbare prijsklasse) in de omgeving.

antwoord: ja

Het kantorenpark kampt met structurele leegstand. De uiterlijke gevolgen hiervan zijn tot nu toe beperkt gebleven, aangezien het gaat om vrij jonge bebouwing waaraan achterstallig onderhoud niet snel aan de oppervlakte treedt. Vanwege de ruime parkachtige opzet, van het kantorenpark zijn de gevolgen van de leegstand ook niet direct zichtbaar vanaf de openbare weg. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de structurele leegstand zich op termijn niet op meer negatieve wijzen zal manifesteren.

De transformatie van het bestaande leegstaande kantoorpand op een kantorenpark dat kampt met structurele leegstand betekent een kwaliteitsimpuls waarmee dit sluipende proces een halt wordt toegeroepen voordat het meer dan latent wordt.

Voor een deel kan het hotel ook een ondersteunende functie vervullen voor het kantorenpark aangezien personeel en gasten van omliggende bedrijven hier ook gebruik van kunnen maken. Er zal tevens een restaurant met terras worden gevestigd, dat ook kan worden gebruikt voor de directe omgeving ten behoeve van zakelijke bijeenkomsten in combinatie met ontbijt/lunch, koffie en avondeten. Het voorzieningenniveau op het kantorenpark zelf wordt hierdoor verbreed, hetgeen vestiging in de andere kantoorpanden aantrekkelijker maakt voor bedrijven. Door toevoeging van deze functionaliteiten wordt kortom ook een bijdrage geleverd aan het verminderen van de leegstand op het kantorenpark.

2. Lig het initiatief in een kansgebied?

Uw antwoord: ja

Het initiatief bevindt zich in een kansgebied. (Antareslaan 10-24, 2132 JE Hoofddorp)

3. Is er sprake van transformatie?

Uw antwoord: ja

Het leegstaand kantoor wordt omgezet in een hotel. Er is sprake van een beperkte uitbreiding van de bebouwing, met name voor functies die lastig onder te brengen zijn in de bestaande bouw.

4. Voldoet het initiatief aan de ruimtelijke criteria?

antwoord: ja

De bushalte Hoofddorp, Siriusdreef bevindt zich op 1 min loopafstand van het initiatief. De lijnen: 169, 263, 300, 310 en N30 stoppen langs de halte. Deze bussen rijden naar Schiphol-Rijk, Rijsenhout,

Aalsmeer, Bijlmer Arena, Schiphol Airport, Amsterdam Station Zuid, Nieuw Vennep, Amstelveen Busstation en Haarlem.

de capaciteit van de omliggende wegen de verkeersaantrekkende werking van de extra hotelkamers aan en zijn er voldoende parkeerplaatsen? **Uw antwoord: ja**

De bestaande gebruiksfunctie is kantoor. Door functiewijziging naar hotel wordt het verkeer minder en beter verdeeld over de dag. Dit mede omdat v.w.b. een kantoor nauwelijks sprake zal zijn van samen rijdende medewerkers. Bij een hotel zal sprake zijn van samenrijdende hotelgasten (gezinnen, groepsvervoer) waardoor de verkeersbelasting iets zal afnemen.

Het initiatief (136 hotelkamers) bevat 87 parkeerplaatsen, er zijn ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar conform de parkeernorm van de gemeente Haarlemmermeer.

C. Past het hotelinitiatief binnen de milieu wet -en regelgeving? **Uw antwoord: ja**

Het hotelinitiatief past binnen de milieu wet- en regelgeving. Er is geen sprake van geluidsoverlast en het verkeer wordt hierbij niet belemmerd. Daarnaast wordt de lucht niet vervuild. Het pand staat op een verhard oppervlak en het afwaterend oppervlak zal niet toenemen.

de maat en schaal van het extra te realiseren hotel(kamers) binnen de ruimtelijke omgeving? **Uw antwoord: ja**

Het pand bevindt zich in een kantoorgebied. In dit gebied zijn gebouwen van ongeveer dezelfde grootte aanwezig.

de extra hotelkamers geen onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat? **Uw antwoord: ja**

Het hotel zal geen overlast zorgen voor de omgeving. Er zijn geen woonwijken in de omgeving. In de directe omgeving zijn geen andere hotels aanwezig (Beukenhorst Oost wijk).

er dichtbij voorzieningen (toeristisch/recreatieve attracties, stedelijke centra, luchthaven, zakelijke voorzieningen)? **Uw antwoord: ja**

Dichtbij het hotel bevindt zich de luchthaven Schiphol (voor zowel toeristen als zakelijke gasten). De Haarlemmerse bos, het Amsterdamse bos, Teylers museum is goed te bereiken binnen 20 min met de auto. De gasten kunnen gebruik maken van shuttlebussen en taxi's die naar Schiphol/Amsterdam centrum gaan.

G. Draagt het hotel bij aan de multifunctionaliteit van het gebied? **Uw antwoord: ja**

Er is sprake van een aantoonbare waardevolle toevoeging van het hotel. Ten eerste zorgt het hotel voor meer werkgelegenheid, faciliteiten voor de bedrijven in de buurt en overstappende reizigers van Schiphol.

5. Voldoet het initiatief aan de kwalitatieve en economische criteria?

het hotel een aantoonbare kwaliteitsimpuls op voor het pand of de omgeving of het hotelaanbod in de MRA? **Uw antwoord: ja**

Bedrijven in de buurt en reizigers van Schiphol zullen zeker baat hebben bij het nieuwe hotel. Het hotel biedt nieuwe functies (restaurant, bar) en sociale veiligheid voor de omgeving. Door de omzetting van het lege kantoorpand tot een hotel zal de vastgoedwaarde stijgen en dankzij de verbouwing en de uitbouw van de serre zal er sprake zijn van een fysieke pandverbetering. Zie ook het antwoord onder 1C.

het initiatief een hoogwaardige bedrijfsfilosofie m.b.t. duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen? **Uw antwoord: ja**

Het hotel streeft naar duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen. Dit komt tot uiting in de installatietechniek en bedrijfsprocessen. Het hotel biedt tevens kansen voor opleiding en lager geschoolden op de arbeidsmarkt. Door transformatie van een bestaand pand i.p.v. nieuwbouw wordt een aanzienlijke hoeveelheid CO₂-emissies bespaard.

de extra hotelkamers bovengemiddeld duurzaam ten opzichte van normen in huidige wet- en regelgeving? **Uw antwoord: ja**

Het hotel dient door de transformatie te voldoen aan de regels bestaande bouw. Door het gebruik van een warmtebron, LED verlichting, energy savers en gescheiden afvalverwerking wordt een bovengemiddelde duurzaamheid gehaald.

D. Is er aantoonbare financiële haalbaarheid? **Uw antwoord: ja**

Project zal gefinancierd worden uit eigen middelen, momenteel beschikken wij 4 hotels in Amsterdam waarvan 1 hotel de exploitatie is verkocht. Van dit hotel ontvangen wij de huurontvangsten.

E. Is er een financier, eindbelegger en exploitant (indien van toepassing)? **Uw antwoord: n.v.t.**
De exploitant is eindbelegger en financier, dus dit is allemaal in één hand.

F. Is er sprake van functiemenging? **Uw antwoord: ja**

In het pand zelf zal sprake zijn van een hotel met restaurant. In de omgeving zal sprake zijn van functiemenging van hotel met kantoorpanden.

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het initiatief in overeenstemming is met het gemeentelijke beleid zoals vastgelegd in de Regionale hotelstrategie 2016-2022.

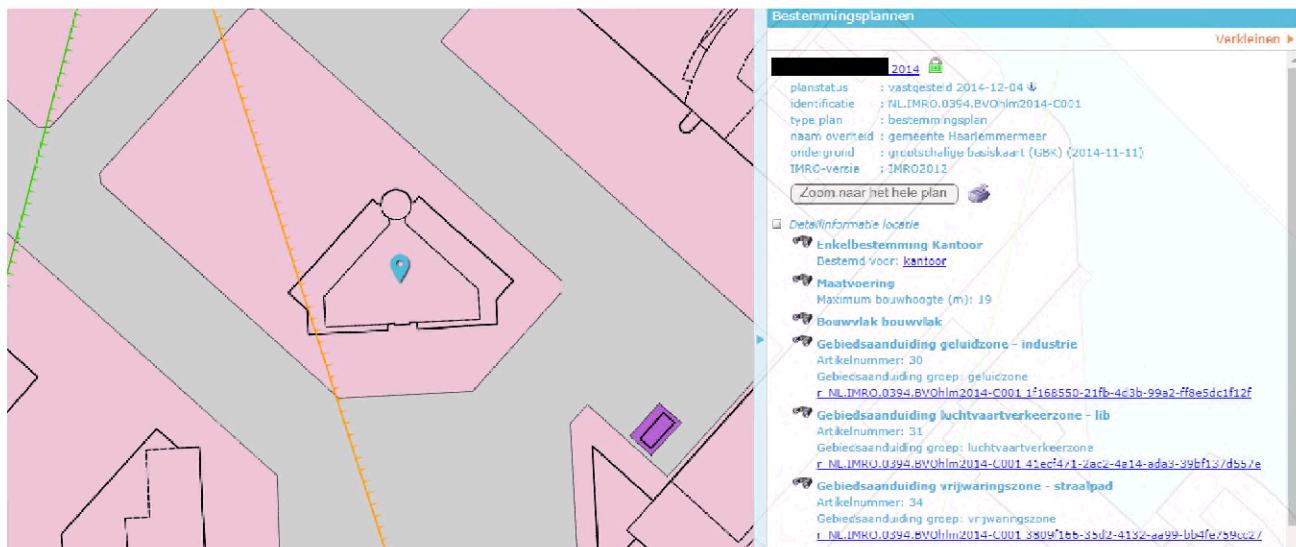
4.4.3. Bestemmingsplan

Het geldend plan is de beheersverordening² van 2014', vastgesteld op 4 december 2014. Ter plaatse van Antareslaan 10-24 is sprake van de aanduiding 'Kantoor'. Verder is sprake van een bouwvlak rond de bestaande bebouwing met een bijbehorende hoogteaanduiding met onderscheid in het centrale deel van het gebouw en de terug gelegen gevel op de hogere verdieping (19 tot 15 meter).

Voor het gehele gebied is nog sprake van een gebiedsaanduiding vrijwaringszone – straalpad' alsmede een gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – lib'. Aanvullend is een deel van het perceel (zuidoostelijke deel) nog aangeduid met een gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie'. Gelet op een

² Deze is abusievelijk geklasseerd als bestemmingsplan op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl

en ander is sprake van een bestemming voor kantoordoeleinden. De volgende figuur geeft een uitsnede van het geldende plan weer.



Figuur: geldende bestemmingsplan (Bron: ruimtelijke plannen)

Het bouwplan is op drie onderdelen in strijd met het geldende planologische regime. In de eerste plaats betreft dat het gebruik als hotel. De uitbreiding op de begane grond valt verder buiten het bouwvlak. Tot slot is de uitbreiding van de vijfde bouwlaag in strijd met de bouwhoogtebepaling van 15 meter.

4.5. Conclusie

Het onderhavige plan past binnen de door landelijke, regionale en locatie overheden aangegeven beleidskaders. Het plan is enkel in strijd met het bestemmingsplan. Hiertoe wordt een afwijking van het planologische regime aangevraagd.

5. Archeologie en cultuurhistorie

In een ruimtelijke onderbouwing als onderhavige, dient gekeken te worden naar archeologische en cultuurhistorische aspecten welke eventueel aanwezig zijn op het betreffende perceel.

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en geratificeerd. In een ruimtelijke onderbouwing als onderhavige, dient vanuit dit perspectief aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

Vooropgesteld wordt dat een groot deel van het perceel niet veranderd zal worden (infrastructurele voorzieningen alsmede bestaande bebouwing) waardoor geen sprake is van grondroering. Op de locatie waar sprake is van bouwactiviteiten (nieuwe restaurant) alsmede mogelijke terreinrichting moet bepaald worden of sprake is van archeologische en cultuurhistorische waarden.

Op grond van de provinciale waardenkaarten kan geconcludeerd worden dat hiervan geen sprake is. Evenmin wordt blijkens de geldende beheersverordening rekening gehouden met te verwachten archeologische resten waar waarde aan kan worden toegekend.

Er dient er altijd rekening te worden gehouden met zogenaamde toevalsvondsten bij eventuele werkzaamheden in het plangebied. Wanneer tijdens werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, dan zijn deze meldingsplichtig conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet. Dit kan in de gegeven omstandigheden als voldoende bescherming worden beschouwd.

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen dan ook geen belemmering bij totstandkoming van deze transformatie.

6. Verkeerskundige aspecten

In het kader van een ruimtelijke onderbouwing als de onderhavige dient eveneens te worden ingegaan op verkeerskundige aspecten zoals ontsluiting, verkeersveiligheid, verkeersaantrekkende werking en parkeerbelasting.

6.1. Verkeerskundige situatie

In de huidige situatie is sprake van een kantoorfunctie. Een kantoorfunctie geeft verkeersstromen welke zich concentreren in de ochtend- en avondspits. Met de transformatie naar een hotel zal sprake zijn van een meer verdeeld belastingspatroon van reizigers welke zich vervoeren per auto. Dit houdt in dat er een afname kan worden verwacht van de piekbelastingen op de wegen van en naar het plangebied.

Ten aanzien van het gebruik als hotel zal ook sprake zijn van reisgezelschappen welke zich per bus verplaatsen, terwijl bij kantoorgebruik overeenkomstig de bestemming medewerkers zich individueel zullen verplaatsen in de eigen auto. In zoverre kan ook rekening worden gehouden met een afname van de verkeersbewegingen.

Het vloeroppervlak van het gebouw zal toenemen als gevolg van onderhavige ontwikkeling. Echter de te realiseren flankerende functies zullen slechts een beperkte zelfstandige verkeersaantrekkende werking hebben.

Verder ligt de locatie op ongeveer 800 meter afstand van NS-station en HOV-halte. Vanwege het gebruik van het hotel door internationale reizigers zal dit inhouden dat ook meer bezoekers het plangebied bereiken door middel van openbaar vervoer ten opzichte van de situatie waarin sprake is van een kantoorfunctie.

Dit gecombineerd met de aanwezige verkeersontsluiting over de wegen van ruim voldoende capaciteit die op korte afstand aansluiten op de regionale en rijkswegenstructuur kan geconcludeerd worden dat dit initiatief geen negatief effect heeft op de verkeerskundige situatie ter plaatse.

Verder zal voorzien worden in een nieuwe taxi in- en uitrit en een toegang voor autobussen. Gelet op voorstaande vormt de verkeerskundige situatie geen belemmering in de totstandkoming van dit plan.

6.2. Parkeergelegenheid

Het aspect parkeren wordt voor de nieuwe hotelfunctie getoetst aan het parkeerbeleid zoals opgenomen in Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer.

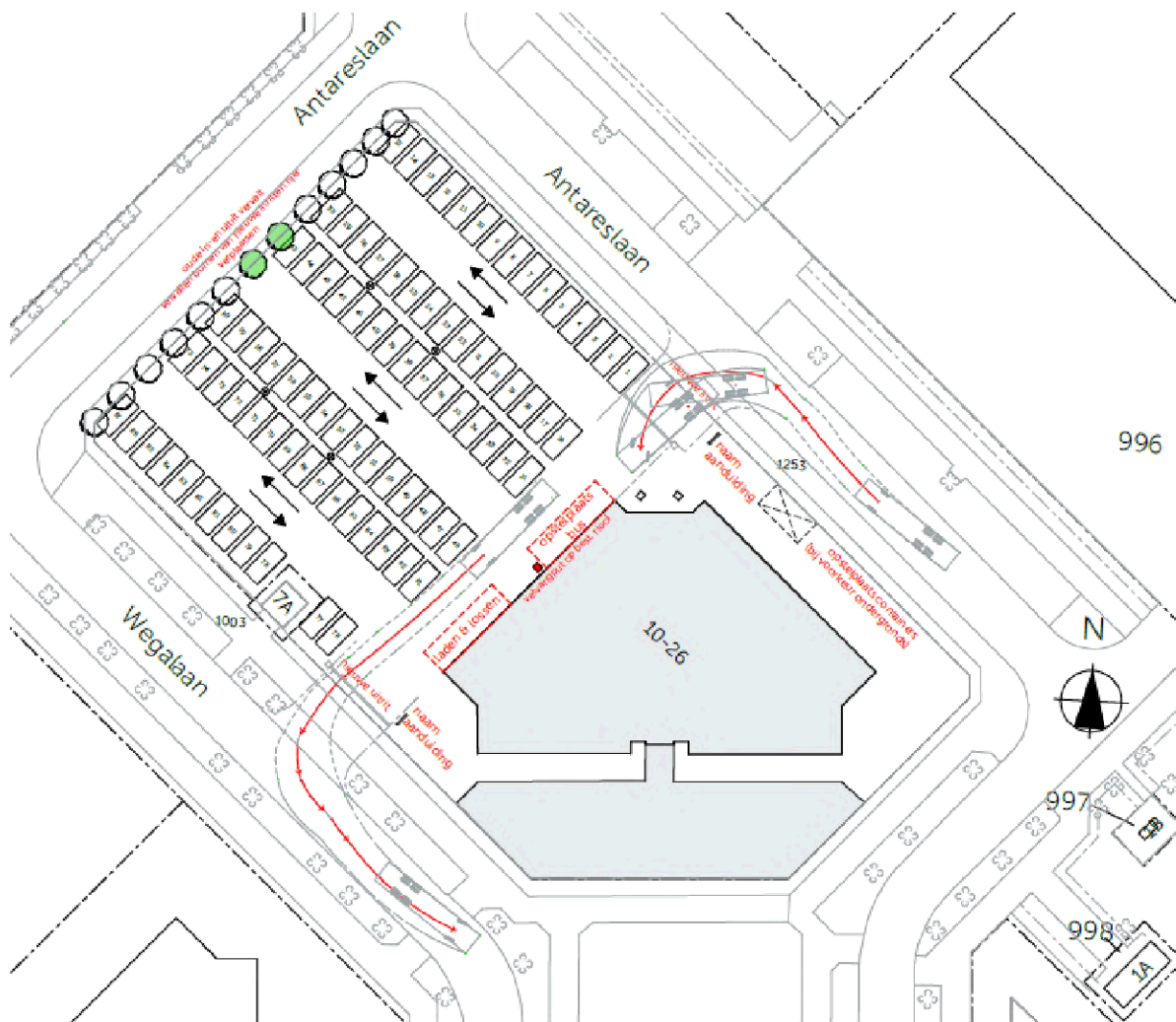
Voor deze locatie in Beukenhorst Oost (sterk stedelijk, 600 meter vanaf station, niet nabij centrum) geldt voor een hotel met een drie sterren classificatie een parkeernorm 4,2 parkeerplaatsen per 10 kamers. Uitgaanden van 136 kamers geeft dat een parkeerbehoefte van 57 parkeerplaatsen. Hierbij is de openbare restaurantfunctie inbegrepen.

Gezien het feit dat de initiatiefnemer voornemens is het hotel een vier sterren voorzieningenniveau te geven is nagegaan welk aantal parkeerplaatsen noodzakelijk is als dit voorzieningenniveau ook naar waarde geclassificeerd zou worden. In dat geval moet rekening worden gehouden met een parkeernorm van 6,3 parkeerplaatsen per 10 kamers. Dat geeft een parkeerbehoefte van 85,7 parkeerplaatsen.

Daarbij wordt opgemerkt dat geen sprake is van aanvullende zelfstandige functies zoals een congresruimte, fitnessruimte, flexwerkplekken, etc.

In de beoogde situatie is voorzien in 85 parkeerplaatsen. Naar verwachting is dit meer dan voldoende aangezien tevens sprake zal zijn van het nodige aantal gasten dat gebruik zal maken van de goede bereikbaarheid van het hotel via het openbaar vervoer.

Daarnaast zal ook accommodatie worden geboden aan groepen, welke zich met de bus verplaatsen. Op eigen terrein is voorzien in een tweetal parkeer- en/of opstelplaatsen voor bussen. Onderstaande tekening moge hierbij als illustratie dienen.



Figuur: overzicht situatie terrein (bron: opdrachtgever)

Vanwege de nieuwe functie is voorzien in een opstelplaats voor bussen op eigen terrein. Indien sprake is van noodzaak tot langdurig parkeren, en het bij het hotel behorende parkeerterrein hier geen gelegenheid voor biedt, kan geparkeerd worden op een opstelplaats voor bussen en vrachtwagens aan de Hoeksteen. Deze locatie is gelegen op circa 1 kilometer afstand.

Gelet op voorgaande vormt het aspect parkeren geen belemmering voor totstandkoming van onderhavig plan.

7. Natuur

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van toepassing. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. De Wet natuurbescherming betreft onder andere de Nederlandse implementatie van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Onderdeel van de wet is dat er beschermde gebieden worden aangewezen (netwerk van de zogenaamde Natura-2000 gebieden en de Beschermde natuurmonumenten) gericht op de

bescherming van ongeveer 500 soorten in het wild voorkomende planten, dieren en ter bescherming van diverse habitattypen.

Het plangebied bevindt zich in stedelijk gebied dat uit de aard der zaak niet is aangemerkt als natuurgebied (Natura 2000-gebied of anderszoon voor natuur relevante zonering). Het terrein is vrijwel volledig verhard en de aanwezige bebouwing is van relatief recente datum. De bebouwing beschikt over de vereiste kierdichtheid overeenkomstig het Bouwbesluit 2012 (wering van ongedierte).

Gelet hierop is er geen aanleiding te veronderstellen dat het terrein en de aanwezige bebouwing in gebruik is bij beschermde plant- en diersoorten. Het terrein is ook ongeschikt als fourageergebied gelet op de mate van verharding en gelet op het gebruik en de inrichting van de directe omgeving.

Het aspect natuur vormt dan ook geen belemmering in het kader van dit plan.

8. Water

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor schoon oppervlaktewater, veilige dijken en het waterpeil in dit deel van de Provincie Noord-Holland. Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt het principe van Duurzaam waterbeheer. Het uitgangspunt voor de planontwikkeling is dat het gebied hydrologisch neutraal moet worden ontwikkeld met als doel dat de planontwikkeling geen gevolgen heeft voor het grond- en oppervlaktewater en de waterkwaliteit. Daarmee wordt geborgd dat de ontwikkeling van het gebied met betrekking tot wateraspecten duurzaam is.

De functiewijziging van het pand leidt evenwel niet tot een substantiële toename van afwaterend (verhard en/of bebouwd) oppervlak. Weliswaar vindt uitbreiding van bebouwd oppervlak plaats, maar deze uitbreiding geschiedt op reeds verhard (afwaterend) terrein.

De locatie is niet gelegen in de nabijheid van hoofdwaterkeringen of regionale keringen. Ook is de ligging nabij oppervlaktewateren niet relevant.

Voor wat betreft waterkwaliteit is relevant dat de locatie is aangesloten op de gemeentelijke riolering. De bestaande riolering en verder aanwezige voorzieningen zijn afdoende gedimensioneerd om het afvalwater van de nieuwe functies af te kunnen voeren. De ontvangende afvalwaterzuivering is eveneens van ruim voldoende capaciteit om het afvalwater van deze nieuwe functie te ontvangen en te verwerken.

Geconcludeerd kan worden dat er ten aanzien van het aspect water geen zaken zijn die zich verzetten tegen dit plan.

9. Milieu

In dit hoofdstuk komen enkele milieuaspecten aan de orde, welke tevens aandacht behoeven in een ruimtelijke onderbouwing. Het betreft hier milieuaspecten die van belang zijn voor de omgeving in relatie tot de beoogde functie alsook milieuaspecten die van belang zijn om op de betrokken locatie een acceptabel leefklimaat te kunnen bieden.

9.1. Milieueffectrapportage

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage oftewel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De transformatie van een bestaand gebouw in de vorm van onderhavige hotelontwikkeling kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft wel ruim onder de drempelwaarde van 200.000 m² b.v.o. of 100 hectare of 2.000 woningen.

Qua schaal en omvang kan deze nieuwe ontwikkeling in bestaand verstedelijkt gebied niet als een ontwikkeling worden beschouwd die relevant is in de context van het Besluit milieueffectrapportage, mede in het licht van de considerans van richtlijn 2011/92/EU inzake de milieueffectrapportage en hetgeen elders in deze onderbouwing en in dit hoofdstuk nog aan de orde komt.

Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn elders in deze onderbouwing en verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren.

Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht.

9.2. Bedrijven en milieuzonering

De nieuwe hotelfunctie wordt ingedeeld in categorie 1 volgens de VNG publicatie bedrijven en milieuzonering³. Hiertoe dient rekening te worden gehouden met een maximale richtafstand van circa 10 meter voor de diverse hinderaspecten.

³ Vereniging van Nederlandse Gemeenten, *Bedrijven en milieuzonering*, 16 april 2009

In de direct omgeving van de planlocatie is geen sprake van gevoelige objecten in vorm van bijvoorbeeld woningen. De transformatie stuit dan ook niet op ruimtelijke beperkingen. Overigens wordt in de navolgende paragrafen van dit hoofdstuk nog nader ingegaan op specifieke milieuaspecten.

9.3. Bodem

Ingevolge artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening moet een ruimtelijke onderbouwing van een projectomgevingsvergunning ook de inzichten van de uitvoerbaarheid van een plan bevatten. Verontreiniging in de bodem vormt een aspect dat hierbij moet worden beoordeeld. Dit om zeker te stellen dat eventuele verontreinigingen in de bodem, zich gelet op de geldende regelgeving en het staande beleid, niet prohibitief werken bij realisatie van het door onderhavig bouwplan beoogde gebruik.

Er zullen werkzaamheden in de grond plaats vinden voor de uitbouw voor restaurant, bar, ontbijtzaal en keuken. Gelet op de voorhanden rapportage bodemonderzoek⁴ zijn op dit vlak geen bijzonderheden te verwachten.

Uit het onderzoek blijkt dat de milieukundige kwaliteit van de bodem niet in de weg staat aan nieuwbouw ten behoeve van woondoeleinden.

9.4. Geluid

Geluidhinder – Immissie

Bij ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met de geluidbelasting als gevolg van industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai op de geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. Verder dient rekening te worden gehouden met de geluidbelasting als gevolg van luchtvaartverkeerslawaai en scheepvaartlawaai.

De locatie ligt binnen gebiedsaanduiding voor LIB luchtvaartverkeer. Deze aanduiding refereert aan bijlage 3 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. In dit besluit is onderhavig plangebied aangeduid als beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen (zone 4). Binnen deze zone zijn geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan. Het te transformeren gebouw valt aanvullend ook nog binnen de 'geluidzone – industrie'. Binnen deze zone zijn evenmin geluidgevoelige gebouwen toegestaan.

De beoogde functies (hotel, restaurant en flankerende functies) betreffen evenwel geen geluidgevoelige functies als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Gezien het feit dat hier geen sprake is van een geluidgevoelige functie behoeft de invloed van geluidbelasting als gevolg van industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai op de geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder niet nader te worden afgewogen.

Geluidhinder - Emissie

⁴ Adromi, *Verkennd bodemonderzoek en asbest in grond onderzoek Antareslaan 10-26 te Hoofddorp*, 23 mei 2019, bijlage 1

Eén van de hinderaspecten die kan worden veroorzaakt door bedrijvigheid is industrielawaai. Situaties waarbij geluidgevoelige functies en bedrijvigheid in de directe omgeving samenkomen, moeten worden beoordeeld. Zoals eerder aangegeven in dit hoofdstuk kan onderhavige bedrijvigheid worden beschouwd als een vorm van bedrijvigheid uit milieucategorie 1. De maatgevende afstand voor geluid bedraagt 10 meter. Binnen deze afstand is geen sprake van geluidgevoelige functies.

Gelet hierop wordt akoestisch onderzoek niet noodzakelijk geacht om de conclusie te rechtvaardigen dat onderhavige omgevingsvergunning niet leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving. Geconcludeerd kan worden dat er met betrekking tot het onderhavige plan, voor wat betreft het aspect geluid geen belemmeringen worden verwacht.

9.5. Geur

Als onderdeel van de hotelfunctie is sprake van horeca. De te realiseren horecafunctie zal in principe geen geurhinder veroorzaken voor de omgeving. Ter voorkoming van geurhinder als gevolg van het bereiden van voedsel worden gangbare maatregelen genomen overeenkomstig hetgeen is voorgeschreven in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Bovendien is er in de directe omgeving geen sprake van functies welke hinder kunnen ervaren als gevolg van voedselbereiding in deze vorm.

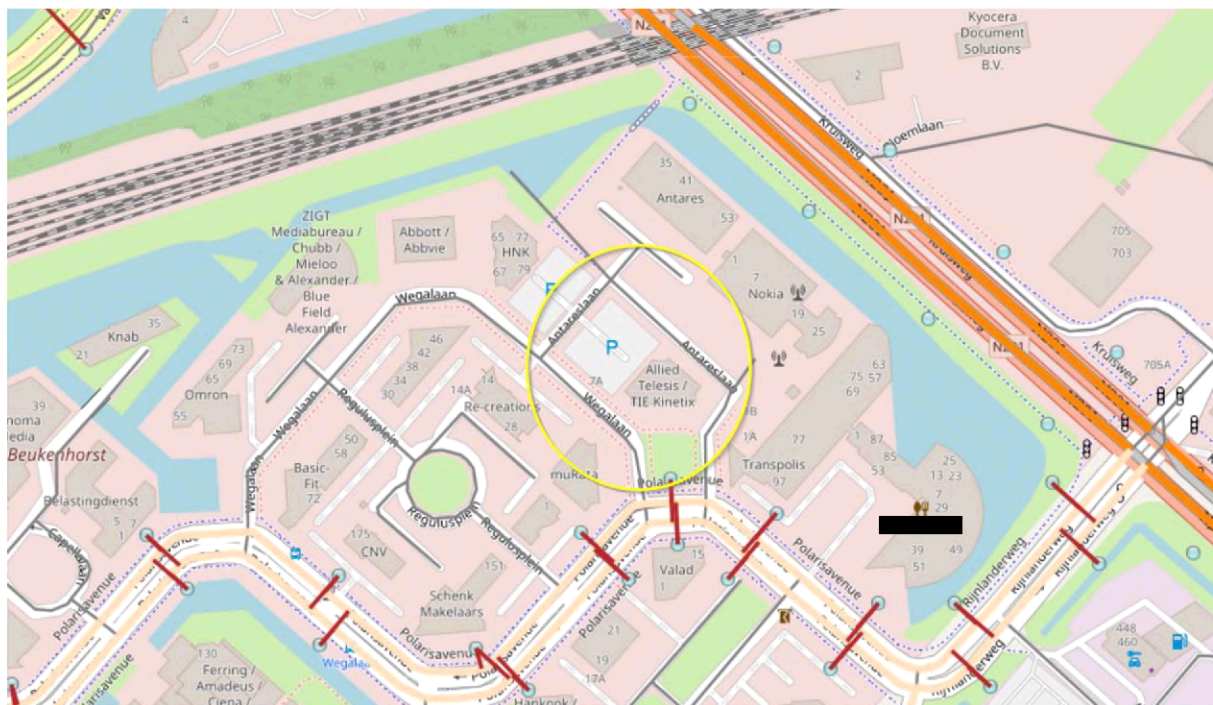
9.6. Luchtkwaliteit

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Om die reden moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse. Van belang hierbij is de invloed van het plan op de plaatselijke luchtkwaliteit alsook de invloed van kwaliteit van de omgevingslucht op het plan.

Buiten de aanwezige wegenstructuur zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen activiteiten welke de kwaliteit van de buitenlucht als beschreven in de titel 5.2 en bijlage 2 van de Wet milieubeheer significant beïnvloeden.

Ook het plan op zichzelf heeft geen negatief effect op de luchtkwaliteit. Er is ten slotte sprake van een transformatie van een bestaande kantoorfunctie met dito verkeersbewegingen en gebouwvoorzieningen naar een verblijfsfunctie in de vorm van een hotel. Zoals beschreven in paragraaf 6.1 wordt bovendien rekening gehouden met een geringe afname van de verkeersbelasting en een flinke afname van de piekbelasting.

Andersom blijkt uit raadpleging van de kaart van Nationale Samenwerkingsplatform Luchtkwaliteit (NSL) dat er in de omgeving geen sprake is van (dreigende) overschrijding van de luchtkwaliteitseisen, waardoor er evenmin beletselen zijn voor het toelaten van een hotel op deze locatie.



Figuur: uitsnede kaart www.nsl-monitoring.nl

Geconcludeerd kan worden dat er met betrekking tot het onderhavige plan, voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen worden verwacht.

9.7. Externe veiligheid

Algemeen

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

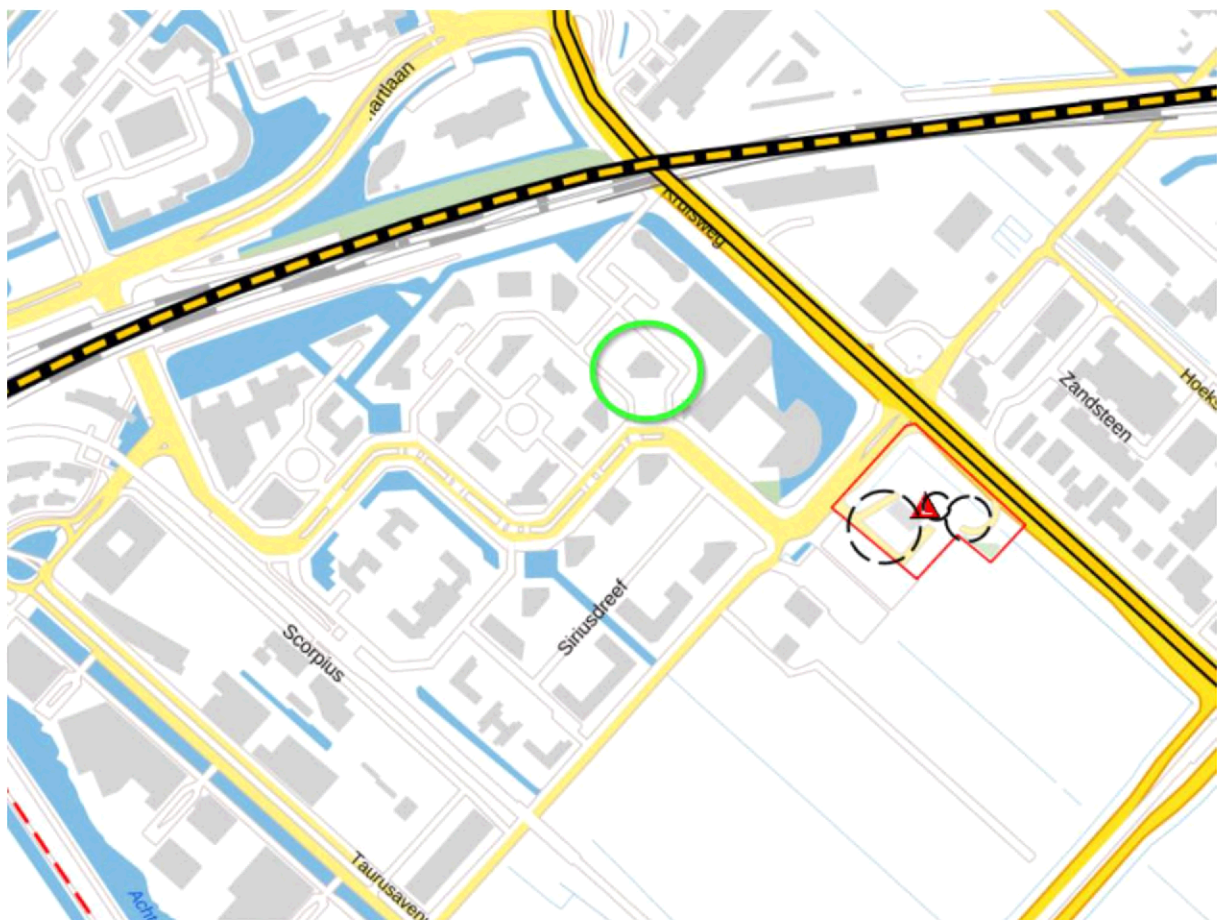
Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute of industriële risicobron overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicovolle bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10-6 per jaar.

Het groepsrisico drukt de kans uit per jaar dat een groep mensen van minimale omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Risicobronnen, kabels, leidingen en transportroutes

De locatie ligt buiten de contour van vervoer gevaarlijke stoffen van de N201. Bovendien ligt het plangebied buiten de effectzone (60 meter) van het LPG-vulpunt bij het tankstation op de hoek van de kruising N201/Rijnlanderweg. Over het spoor ten noorden worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Verder ligt het eveneens buiten het invloedsgebied van buisleidingen.



Figuur: uitsnede risicokaart (Bron website risicokaart)

Op 18 oktober 2012 is het raadsvoorstel 'Aanvaardbaarheid en verantwoording groepsrisico externe veiligheid' (2012.0035610) vastgesteld door gemeente Haarlemmermeer. In het raadsvoorstel is onder andere als richtsnoer opgenomen dat kwetsbare objecten niet binnen de risicozone van een risicobron worden geprojecteerd. Het beleid geldt voor nieuwe en niet voor bestaande situaties. In het raadsvoorstel is aangegeven dat het beleid als kader dient voor het beoordelen van ontwikkelingen waar externe veiligheid een relevant gegeven is. Als een ruimtelijke ontwikkeling gewenst is, maar zich niet verhoudt tot het gestelde in het raadsvoorstel, kan het gemeentebestuur gemotiveerd en in openbare besluitvorming hiervan afwijken. Het hotel geldt als een kwetsbaar object binnen de risicozone van de N201. Zodoende is deze situatie van toepassing op de planlocatie.

Gemeente Haarlemmermeer wil vanuit het gemeentelijk beleid leegstand tegengaan, waardoor de ontwikkeling van een leegstaand kantoorgebouw naar hotel als positief kan worden gezien. Verder heeft de transformatie een positieve invloed op de werkgelegenheid binnen de gemeente. Tevens worden in de omgeving meer kantoorgebouwen omgebouwd tot hotel.

Hoewel de gemiddelde bezetting in het plangebied toeneemt, neemt het aantal personen dat overdag aanwezig is juist af. Immers het hotel kent zijn maximale bezetting gedurende de nacht, terwijl een kantoorfunctie overdag de hoogste bezetting kent. Er kan daarbij vanuit gegaan worden dat overdag de meeste transporten van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, dus op het moment dat het hotel een minimale bezetting zal kennen. Door de verschuiving in de aanwezigheid van de personen ten opzichte van de risicovolle activiteiten is er bij een eventuele calamiteit een verlaging van het aantal slachtoffers te verwachten. De vaststelling van het nog acceptabele groepsrisico cq. de nog acceptabele toename van het groepsrisico is hierbij de taak van de gemeente.

Van belang hierbij is verder dat sprake is van hergebruik van een bestaand gebouw. De mogelijkheden tot aanpassing van de stedenbouwkundige structuur zijn kortom beperkt. Hergebruik van bestaande bebouwing is positief met het oog op duurzaamheid en het tegengaan van leegstand en verloedering. In die zin is hergebruik van een kantoorgebouw voor een hotel een voor de hand liggende invulling.

Er zal een ontruimingsplan aanwezig zijn waarin is opgenomen hoe gehandeld moet worden in geval van een calamiteit met een tankwagen op de N201, verder zal er altijd voldoende geschoold personeel aanwezig zijn (BHV)

Ten aanzien van de nabijheid bij Luchthaven Schiphol is een vrijwaringszone opgenomen in het bestemmingsplan met betrekking tot een straalpad. Op deze gronden mag de hoogte van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde maximaal 28 meter bedragen. Hiervan is met onderhavig initiatief geen sprake. Verder zijn er voor deze locatie geen nadere bijzondere afwegingen van belang. Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat.

9.8. Algehele conclusie milieu

Ten aanzien van het alle voorgenoemde milieu thema's zoals in dit hoofdstuk behandeld zijn er geen aspecten die onderhavig plan in de weg staan.

10. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1. Algemeen

Het onderhavige plan heeft betrekking op gronden welke in eigendom zijn van de initiatiefnemer. De uitvoering komt dan ook niet ten laste van de publieke middelen.

Op grond van artikel 2.3.7 de legesverordening worden de kosten die de gemeente maakt voor de vergunningprocedure bij de aanvrager in rekening gebracht, zodat op deze wijze het kostenverhaal in de zin van hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening verzekerd is.

Vanuit dit oogpunt gezien wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht.

10.2. Planschade

Een ander aspect dat in het kader van de economische uitvoerbaarheid dient te worden beoordeeld, is de vraag of er aanleiding bestaat voor omwonenden om een vergoeding te vragen voor schade die volgens artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet voor hun rekening dient te blijven. Bij de beoordeling van verzoeken om schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro is het van belang om te bezien of er sprake is van een wijziging van een planologisch regime, waardoor een belanghebbende in een nadeliger positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

De projectomgevingsvergunning zal moeten worden vergeleken met het thans geldende planologische regime. Niet de feitelijke situatie is daarbij van belang, maar wat op grond van het geldende bestemmingsplan maximaal kan worden gerealiseerd. Dit ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of dat verwezenlijking voor de hand heeft gelegen, bijvoorbeeld gezien privaatrechtelijke verhoudingen. Zo er sprake is van nadelige planologische mutatie, dan kan de daaruit mogelijk voortvloeiende schade per peildatum, in casu het moment dat de projectomgevingsvergunning is verleend, worden vastgesteld. Aansluitend moet worden beoordeeld of de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van eventuele aanvragers om planschadevergoeding behoort te blijven.

Eventuele planschade voortvloeiend uit de realisering van onderhavig plan, is door middel van het sluiten van een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer van het plan afgedekt.

11. Conclusie

Het plan wordt economisch en maatschappelijk uitvoerbaar geacht. Gesteld kan worden dat het plan ruimtelijk en milieukundig aansluit bij de karakteristieken en randvoorwaarden geldend voor het gebied. Het plan voldoet op de beoordeelde aspecten eveneens aan de beleidsmatige en wettelijke kaders. Er zijn dan ook geen aspecten die zich verzetten tegen onderhavige ontwikkeling.

12. Bijlagen

Bijlage 1 – Bodemonderzoek