



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Ruimtelijke onderbouwing

Van der Valk, Schiphol

Gemeente Haarlemmermeer

Datum: 14 november 2018

Projectnummer: 170570

INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging besluitgebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	10
2	Het project	11
2.1	Ontstaansgeschiedenis	11
2.2	Huidige situatie	11
2.3	Toekomstige situatie	16
3	Beleid en regelgeving	22
3.1	Rijksbeleid	22
3.2	Provinciaal beleid	25
3.3	Regionaal beleid	29
3.4	Gemeentelijk beleid	32
4	Milieu- en omgevingsaspecten	38
4.1	Milieueffectrapportage	38
4.2	Bodem	39
4.3	Geluid	39
4.4	Luchtkwaliteit	41
4.5	Bedrijven en milieuzonering	42
4.6	Luchthavenverkeer	44
4.7	Externe veiligheid	50
4.8	Water	53
4.9	Natuur	57
4.10	Archeologie	58
4.11	Cultuurhistorie	59
4.12	Verkeer en parkeren	60
4.13	Explosieven	61
4.14	Kabels, leidingen	62
5	Maatschappelijke en economische haalbaarheid	63
5.1	Maatschappelijke haalbaarheid	63
5.2	Economische haalbaarheid	63

Bijlage 1: Hotelladder

Bijlage 2: Ladder voor duurzame verstedelijking

Bijlage 3: Akoestisch onderzoek woning

Bijlage 4: Rapport externe veiligheid

Bijlage 5: Memo luchtkwaliteit

Bijlage 6: Natuuronderzoek

Bijlage 7: Archeologisch onderzoek

Bijlage 8: Vormvrije m.e.r.-beoordeling (aanmeldnotitie)

Bijlage 9: Memo motivering bedrijfswoning

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer heeft het voornemen om met toepassing van artikel 2.1 eerste lid onder c, in samenhang met artikel 2.12 eerste lid onder a sub 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning te verlenen voor de uitbreiding van het Van der Valk hotel Schiphol. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning geldt als voorwaarde dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening en dat de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voorliggend document voorziet hierin.

1.2 Ligging besluitgebied

Het besluitgebied ligt in Hoofddorp binnen de gemeente Haarlemmermeer in de provincie Noord-Holland. Het besluitgebied betreft het bestaande hotel Van der Valk Schiphol, wat langs de rijksweg A4 is gelegen, en het achterliggende onbebouwde terrein. Tevens betreft het een onbebouwd perceel aan de Aalsmeerderweg. Op de navolgende afbeeldingen zijn de globale ligging en de globale begrenzing van het besluitgebied zelf weergegeven. Voor de exacte begrenzing wordt verwezen naar de kaart met het besluitgebied, behorende bij deze ruimtelijke onderbouwing.



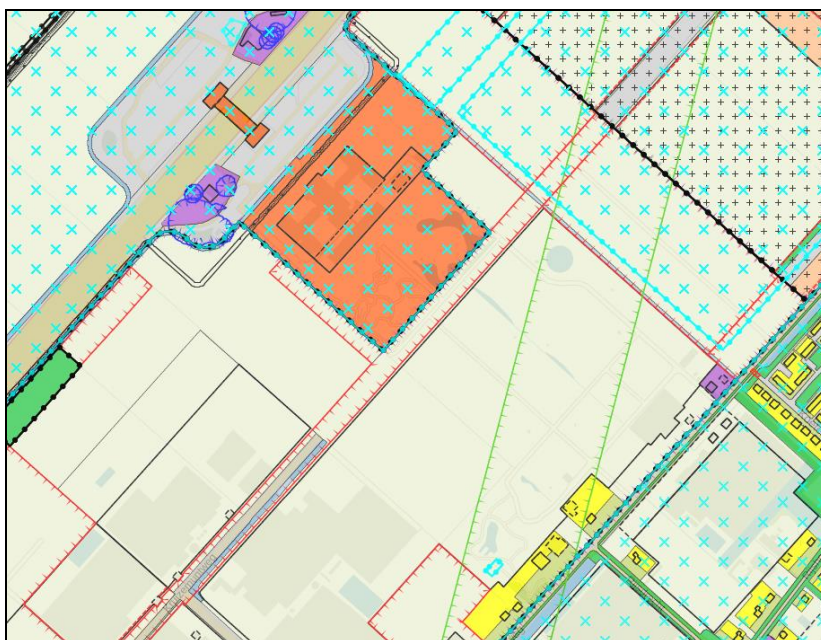
Ligging besluitgebied, globaal rood omkaderd, in relatie tot de kern Hoofddorp en Luchthaven Schiphol (Bron: pdokviewer.nl, bewerking SAB)



Het besluitgebied bij benadering (Bron: pdokviewer.nl, bewerking SAB).

1.3 Vigerend bestemmingsplan

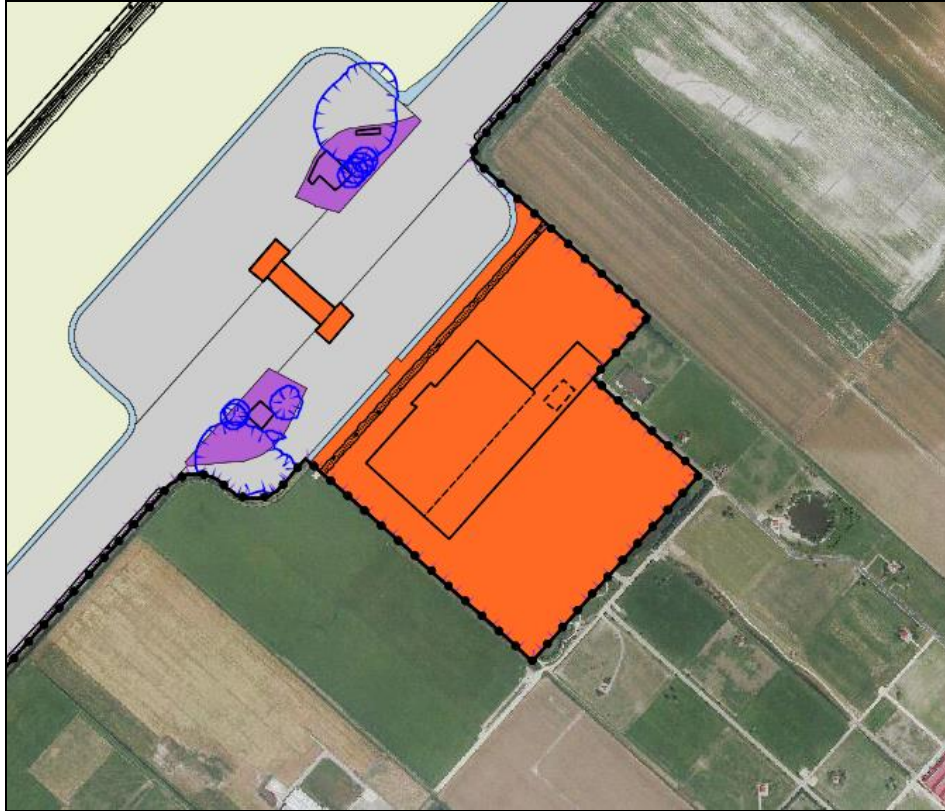
Het noordwestelijke deel van het besluitgebied maakt deel uit van het bestemmingsplan [Buitengebied Midden](#) en het zuidoostelijke deel van het bestemmingsplan [Rijsenhout glastuinbouw](#).



Vigerende bestemmingsplannen besluitgebied (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Bestemmingsplan Buitengebied Midden

Het noordelijke deel van het besluitgebied heeft de bestemming 'Horeca – Hotel'. Binnen deze bestemming zijn Hotels, met (de) daarbij behorende verhardingen, inritten en uitritten, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen parkeervoorzieningen toegestaan.

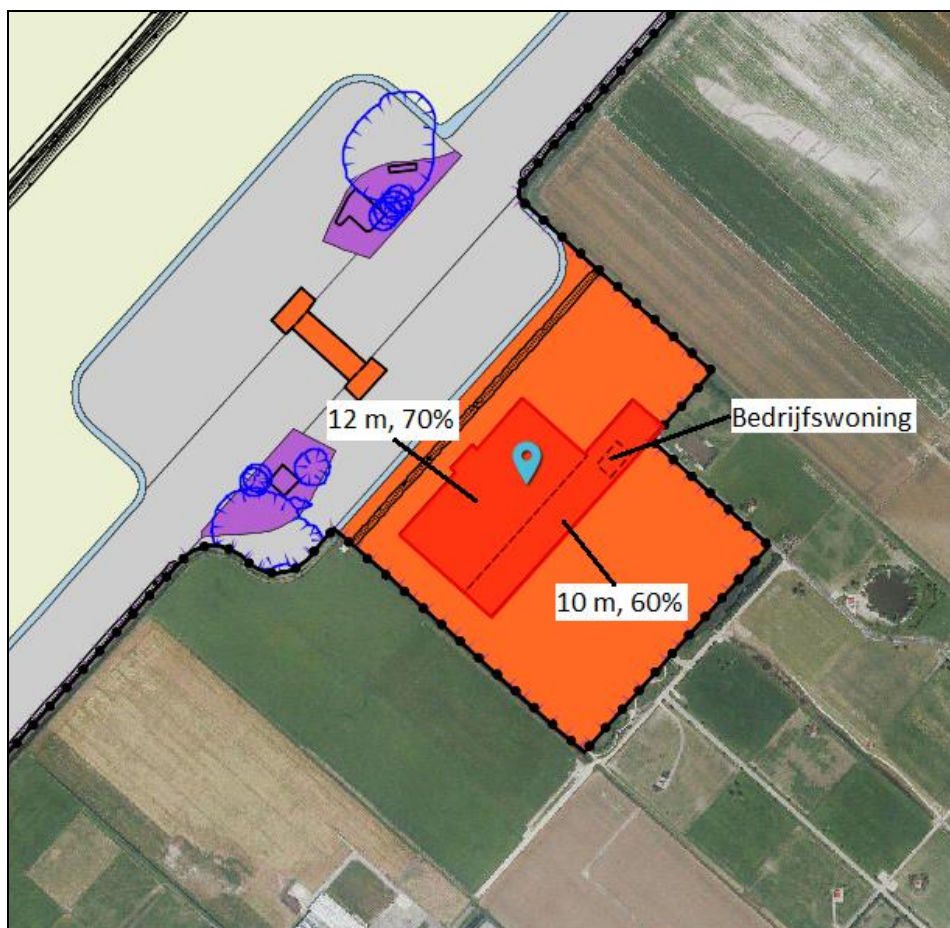


Uitsnede uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Midden' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het bestemmingsplan geeft doormiddel van bouwvlakken de toegestane bebouwing aan. Tevens is de maximum bebouwingspercentage en bouwhoogte in het bestemmingsplan opgenomen. Voor het westelijke deel geldt een maximum bebouwingspercentage van 70% en een maximum bouwhoogte van 12 meter. Voor het oostelijke deel betreft dit een maximum bebouwingspercentage van 60% en een maximum bouwhoogte van 10 meter.

Tevens geldt er een functieaanduiding bedrijfswoning, ter plaatse van de bestaande bedrijfswoning.

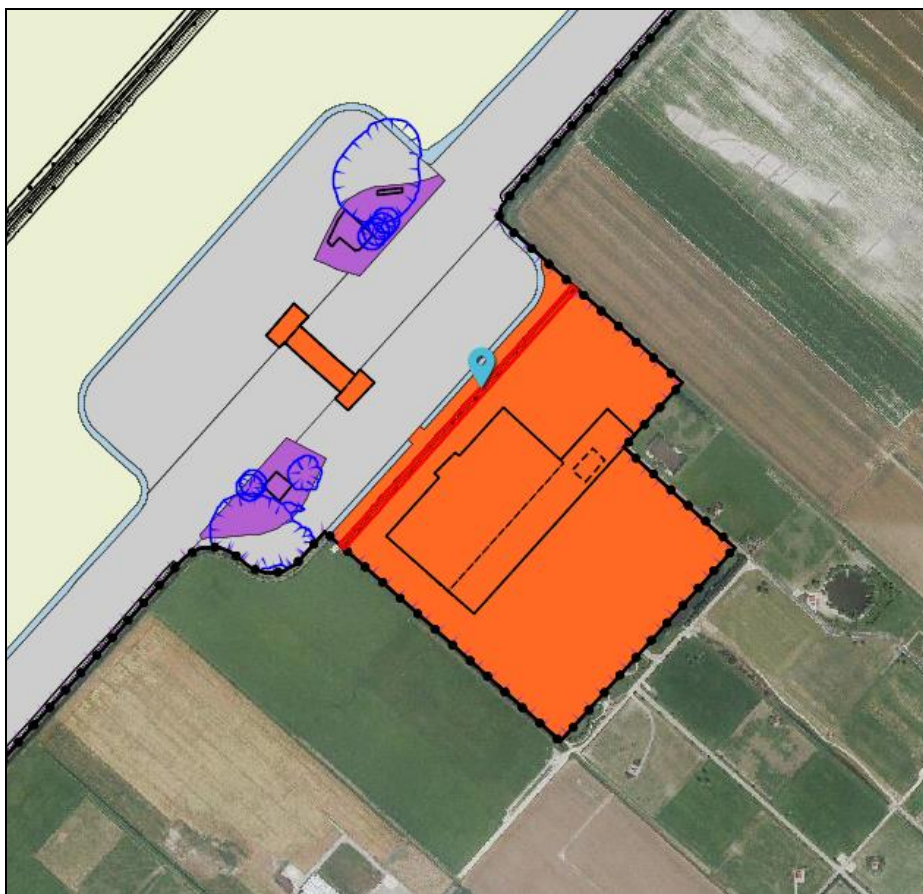
In de navolgende afbeelding worden de bouwvlakken en de toegestane bebouwing weergegeven.



In het rood bouwvlak Hotel, met maximum maatvoering en functieaanduiding bedrijfswoning (bron: ruimtelijkeplannen.nl, bewerking SAB)

Leiding – Gas

Tussen de bebouwing van het hotel en de parkeerplaats bevindt zich een strook met de dubbelbestemming Leiding – Gas. De grond met deze bestemming is tevens bestemd ten behoeve van een ondergrondse leiding voor het transport van gas. op deze gronden mogen ten behoeve van de gasleiding uitsluitend bouwwerken worden gebouwd met een bouwhoogte van niet meer dan 3 meter en een oppervlakte van niet meer dan 10 m². Ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

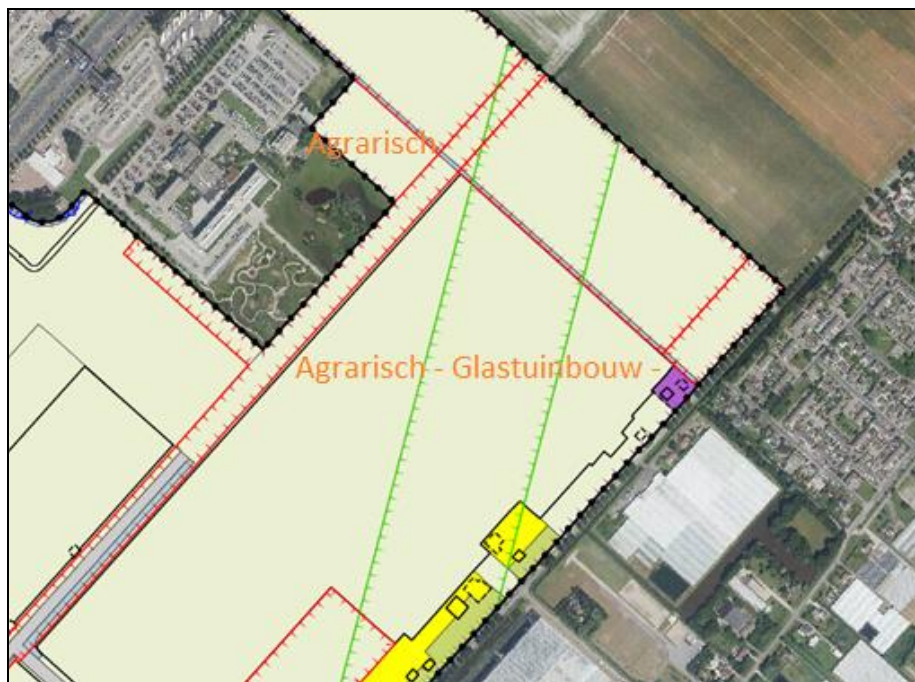


Uitsnede uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Midden', met rode aanduiding voor het wijzigingsgebied (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Bestemmingsplan Rijsenhout glastuinbouw

De oostelijke hoek van het besluitgebied behoort tot het bestemmingsplan 'Rijsenhout glastuinbouw'. Binnen dit bestemmingsplan is het gebied bestemd met de enkelbestemming 'Agrarisch'. Deze grond is bestemd voor volwaardige agrarische bedrijfsactiviteiten met een in hoofdzaak grondgebonden bedrijfsvoering, met uitzondering van de volgende grondgebonden agrarische bedrijfsactiviteiten: glastuinbouw, bollenteelt, intensieve veehouderij, paardenfokkerij en paardenhouderij. Tevens zijn hier de volgende aan de enkelbestemming ongeschikte activiteiten toegestaan: aan huis verbonden beroepsuitoefening, natuur- en landschapsbeheer, extensief recreatief medegebruik.

Het resterende deel van het gebied is bestemd als 'Agrarisch - Glastuinbouw – 2' waardoor deze gronden bestemd zijn voor glastuinbouwbedrijven, gemeenschappelijke glastuinbouwvoorzieningen en voorzieningen voor de berging van gietwater met (de) daarbij behorende detailhandel als ondersteunende nevenactiviteit, parkeerplaatsen, verhardingen, paden, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.



Uitsnede uit het bestemmingsplan 'Rijsenhout glastuinbouw', met aanduidingen voor de enkelbestemmingen (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Gebiedsaanduiding wro-zone - wijzigingsgebied 3

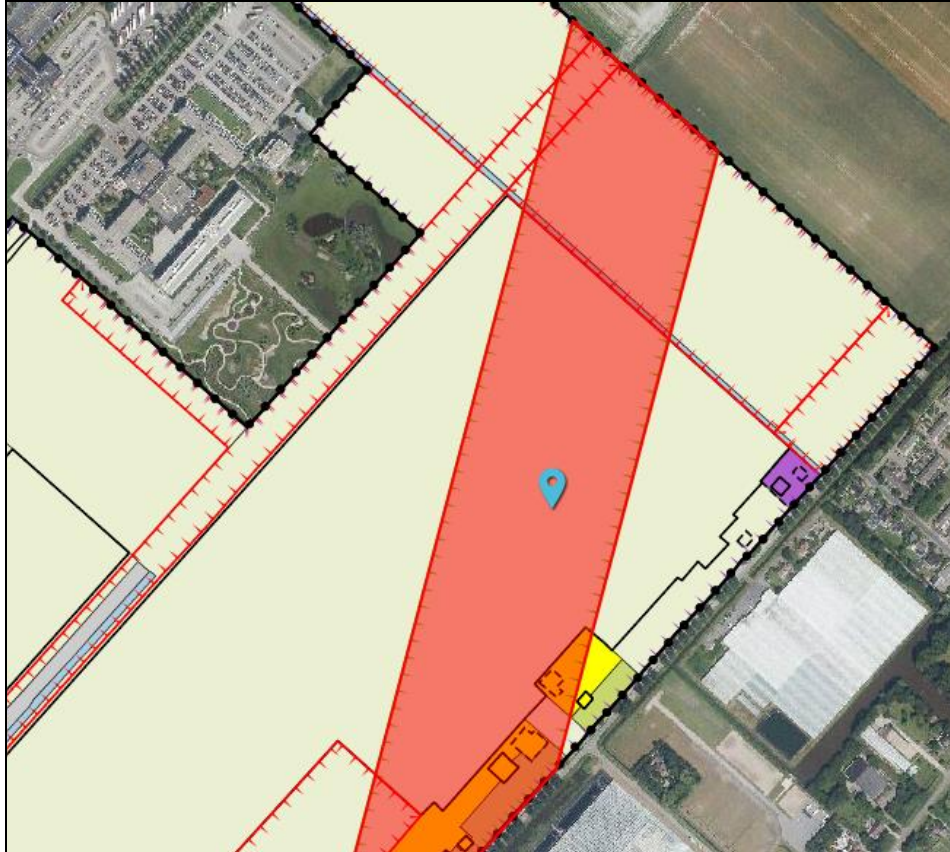
In het bestemmingsplan is in het midden van het besluitgebied de gebiedsaanduiding (rood omkaderd) 'wro-zone - wijzigingsgebied 3' van toepassing. Burgemeester en wethouders kunnen onder bepaalde voorwaarde, uitsluitend ten behoeve van de gehele of gedeeltelijke aanleg van de centrale as uit de Uitwerking van het Masterplan PrimAviera ter plaatse van de aanduiding de bestemmingen 'Agrarisch', 'Agrarisch - Glastuinbouw -1, Agrarisch - Glastuinbouw - 2, 'Water' wijzigen in de bestemming 'Verkeer'.



Uitsnede uit het bestemmingsplan 'Rijsenhout glastuinbouw', met rode aanduiding voor het wijzigingsgebied (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone - straalpad

In het bestemmingsplan is een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – straalpad' opgenomen. Ter plaatse van de aanduiding geldt dat bebouwing niet hoger mag zijn dan 30 meter. Op de navolgende afbeelding is het straalpad weergegeven.



Uitsnede uit het bestemmingsplan 'Rijsenhout glastuinbouw', met rode aanduiding voor het straalpad (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Luchtvaartverkeerzone (LIB)

Voor het gehele gebied geldt de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – lib' waardoor beperkingen gesteld in het 'Luchthavenindulingsbesluit Schiphol' van kracht zijn.

Luchtvaartverkeerzone-LIB 2.2.1

Voor zover de gronden, met de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.1, zoals aangegeven in bijlage LIB221, gelden de beperkingen met betrekking tot bebouwing en het gebruik daarvan, gesteld in artikel 2.2.1 van het 'Luchthavenindelingbesluit Schiphol'.

Luchtvaartverkeerzone-LIB 2.2.2

Voor zover de gronden, met de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2, zoals aangegeven in bijlage LIB222, gelden de beperkingen met betrekking tot de hoogte van gebouwen, andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde en objecten, gesteld in artikel 2.2.2 van het 'Luchthavenindelingbesluit Schiphol'.

Luchtvaartverkeerzone-LIB 2.2.3

Voor zover de gronden, met de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3, zoals aangegeven in bijlage LIB223, gelden beperkingen met betrekking tot de vogelaantrekkende werking, gesteld in artikel 2.2.3 van het 'Luchthavenindelingbesluit Schiphol'.

Toetsing bestemmingsplannen

Het project betreft de uitbreiding van het Van der Valk Hotel, aanleg van een groenstrook en de verplaatsing van een bedrijfswoning. Deze ontwikkelingen passen niet binnen de kaders van het bestemmingsplan 'Buitengebied Midden' en 'Rijsenhout glastuinbouw' aangezien een deel van de uitbreiding van het hotel is geprojecteerd buiten het bouwvlak en voor een deel op de naastgelegen agrarische bestemming. De beoogde verplaatsing van de bedrijfswoning en de aanleg van de groenstrook zijn eveneens in strijd met de ter plaatse geldende agrarische bestemming.

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit zes hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige en toekomstige situatie van het besluitgebied. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden waaraan het project moet voldoen. Hoofdstuk 4 bespreekt de haalbaarheid voor wat betreft de milieu- en omgevingsaspecten. Tot slot volgt de economische uitvoerbaarheid in hoofdstuk 5.

2 Het project

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het besluitgebied maakt deel uit van de Haarlemmermeerpolder. Deze polder is in 1852 drooggelegd en vervolgens ontgonnen. De ontginningsverkaveling, die zich kenmerkt door de zeer sterke orthogonale structuur van de lange slagen langs ontginningsassen, is nog duidelijk zichtbaar in het landschap en de ruimtelijke structuur. De snelweg A4 volgt deze oorspronkelijke structuur. Het stuk A4 ten noorden van Knooppunt Burgerveen en de A44 tot Sassenheim is geopend in 1938 als Rijksweg 4. In 1976 werd de oude Rijksweg 4 omgedoopt in A4.



Kaartbeeld uit 1960 waar duidelijk de ruimtelijke structuur van de Haarlemmermeerpolder is te zien. De locatie van het Van der Valk hotel is globaal aangeduid met een rode cirkel.

2.2 Huidige situatie

Omgeving

Het besluitgebied en het hierin gelegen Van der Valk hotel is op een prominente locatie aan de rijksweg A4 gesitueerd. Naast het hotel bevinden zich aan deze zijde van de A4 verschillende functies rondom de parkeerplaats Den Ruygen Hoek. De functies zijn gericht zijn op het langsrijdende verkeer van de A4. Zo bevindt direct ten westen van het hotel zich een Shell tankstation met daarachter verschillende parkeerplaatsen voor zowel auto- als vrachtverkeer.

Via een overdekte voetbrug aan de achterzijde van de Shell is de parkeergelegenheid aan de overzijde van de A4 te bereiken. In de brug zijn onder andere de eetgelegenheden Febo, La Place, KFC, Délifrance Brugrestaurant en Burger King gevestigd.

Besluitgebied

Het besluitgebied bestaat uit het Van der Valk hotel met een deel van de daarachter gelegen gronden. Tevens behoort een onbebouwd weiland aan de Aalsmeerderweg tot het besluitgebied. In de navolgende afbeelding is het besluitgebied globaal omkaderd.



Het besluitgebied bij benadering (Bron: pdokviewer.nl, bewerking SAB).

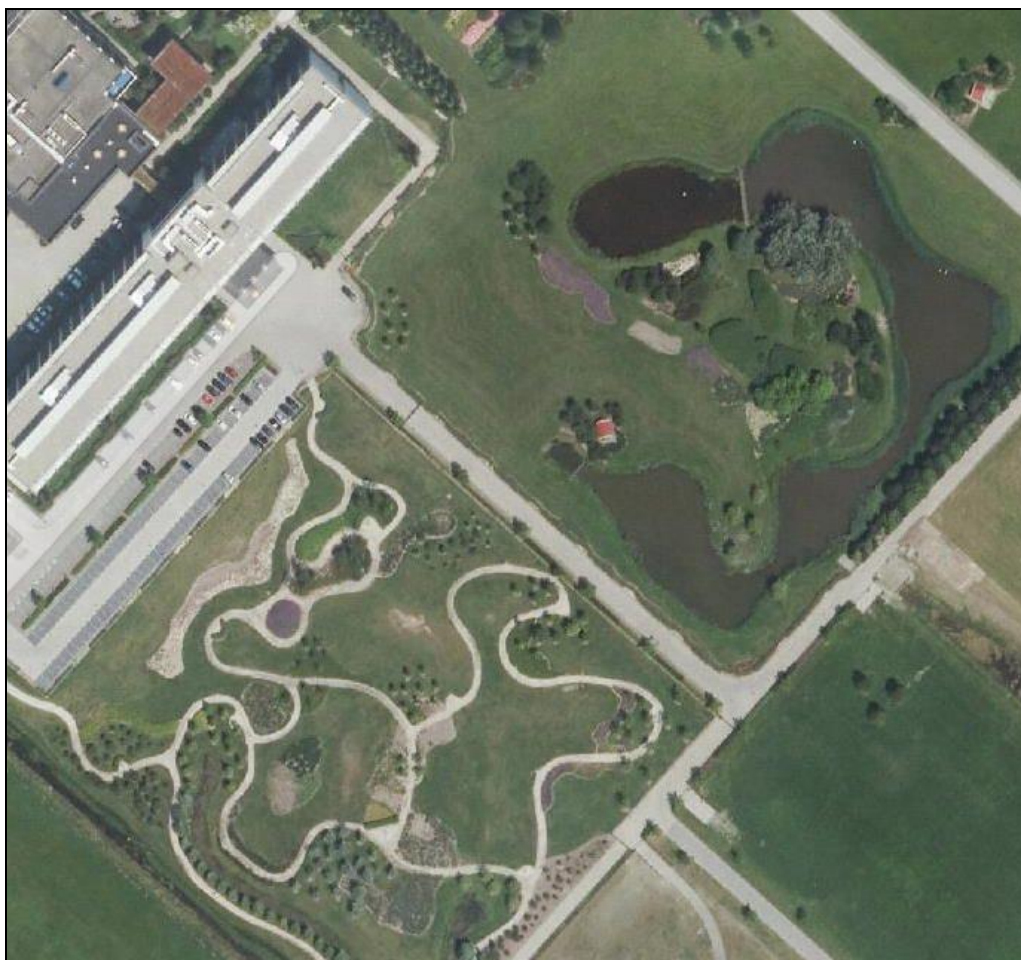
In het besluitgebied bevindt zich de bebouwing van het hotel met daaromheen een groot aantal parkeerplaatsen. Tevens bevindt zich aan de oostzijde van het hotel een bedrijfswoning. Aan de achterzijde van de bebouwing van het hotel bevindt zich een groen gebied, met diverse waterpartijen. Dit gebied heeft een leisure functie voor de gasten van het hotel. De overige gronden bestaan uit weilanden, waarop enkel een aantal kleine schuurtjes aanwezig zijn.

Op de navolgende afbeeldingen wordt de huidige bebouwing en situatie van het besluitgebied weergegeven.





Huidige situatie bebouwing hotel Van der Valk (bron: pdokviewer.nl)



Huidige situatie leisure gebied achterzijde hotel Van der Valk (bron: pdokviewe.nl)



Ingang hotel van der Valk gezien vanaf parkeerplaatsen Den Ruygen Hoek (bron: google.nl/maps)



Hotel van der Valk gezien vanaf noordelijke deel parkeerplaatsen Den Ruygen Hoek (bron: google.nl/maps)



Achterzijde hotel van der Valk (bron: Els&Linde)



Achterzijde hotel van der Valk (bron: Els&Linde)

2.3 Toekomstige situatie

2.3.1 Hotel

Algemeen

Het plan betreft de uitbreiding van het Van der Valk hotel. Hierbij wordt aan de achterzijde van het hotel uitbouw gepleegd waarbij meerdere kamers worden toegevoegd. Tevens wordt een deel van de bestaande bebouwing gesloopt en herbouwd.

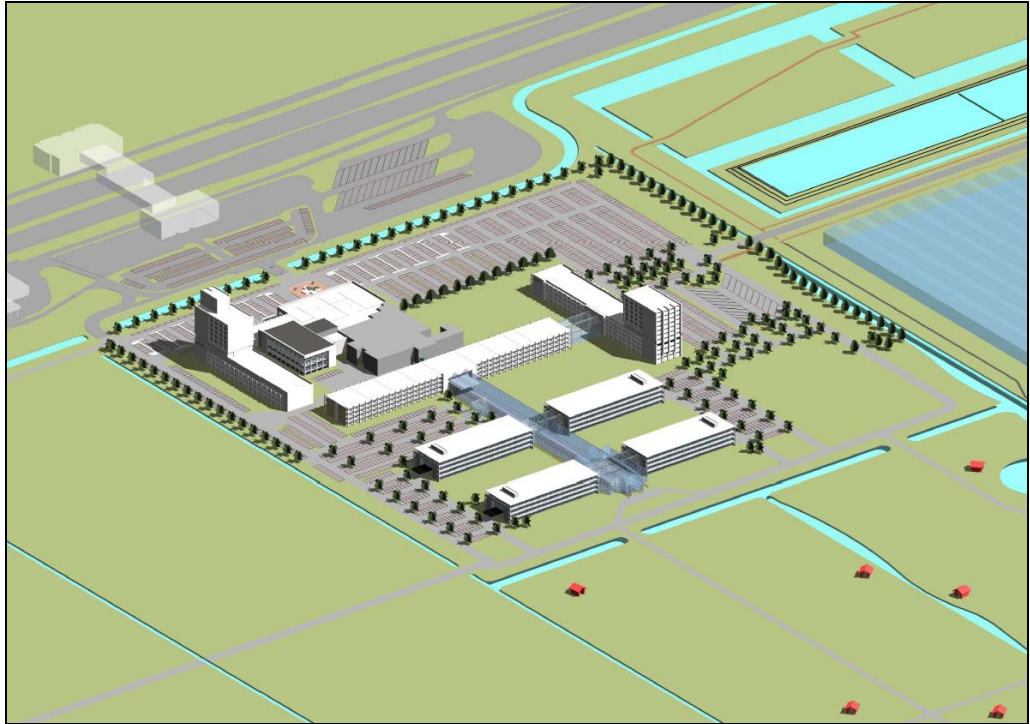
Oppervlakte & inhoud nieuwe bebouwing		
	Oppervlakte	Inhoud
overig	3994 m ²	40004 m ³
bouwdeel 3	2712 m ²	48979 m ³
paviljoen 1	1785 m ²	22848 m ³
paviljoen 2	1785 m ²	22848 m ³
paviljoen 3	1673 m ²	21408 m ³
paviljoen 4	1673 m ²	21408 m ³
totaal	13622 m²	177495 m³

Nieuwe kamers	
Bouwdeel 3	260
Paviljoen 1	104
Paviljoen 2	104
Paviljoen 3	96
Paviljoen 4	96
Totaal	660

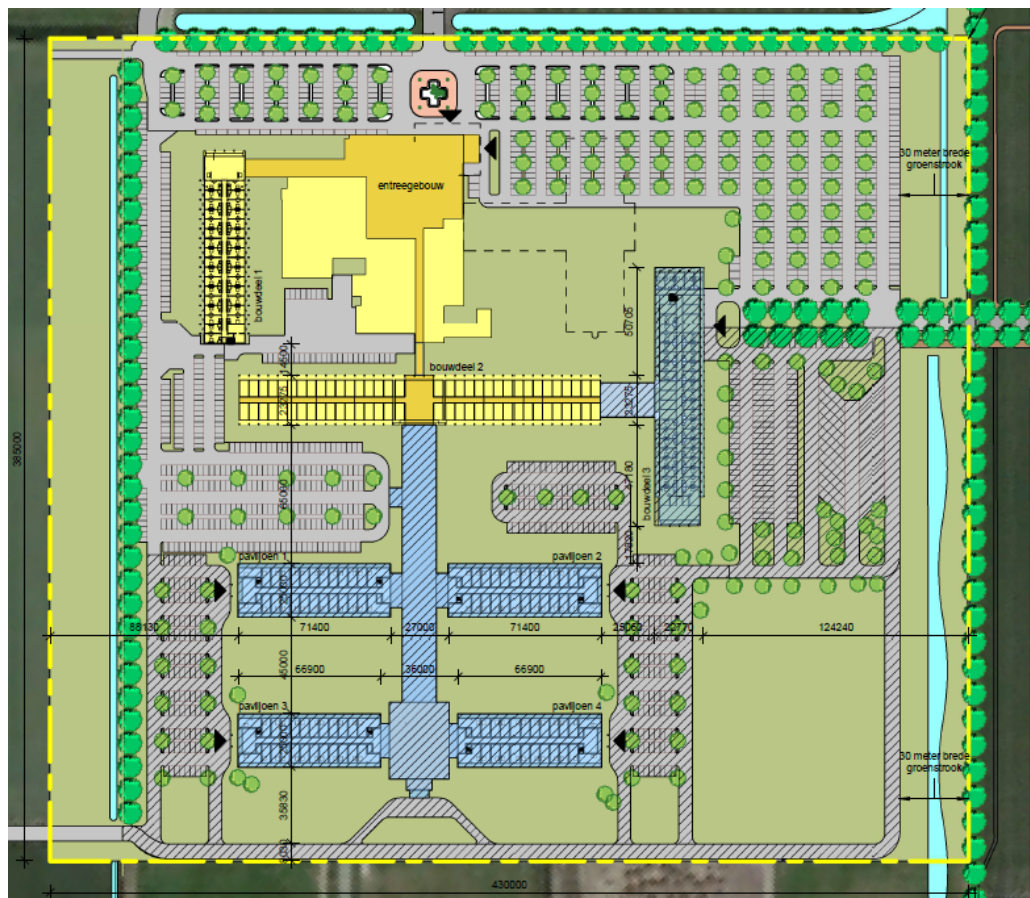
Te slopen kamers	216
------------------	-----

Totaal aantal kamers nieuwbouw	444
--------------------------------	-----

In de huidige situatie bevat het hotel 686 kamers. Met onderhavig plan worden 216 bestaande kamers gesloopt. Hierbij wordt nieuwbouw gepleegd waarbij 660 kamers worden toegevoegd. Het totaal aantal kamers van het hotel komt hierbij op 1130 kamers.



Impressie toekomstige situatie Van der Valk Hotel Schiphol (bron: P.A.M Teunissen Architectenbureau b.v.)



Masterplan Van der Valk Hotel Schiphol (bron: P.A.M Teunissen Architectenbureau b.v.)

De nieuwe hotelkamers worden in lijn met de reeds bestaande bebouwing gesitueerd. De rechte lijnen van het complex komen overeen met de kascomplexen in de omgeving en de kavelgrenzen van het perceel. Hierdoor krijgt het hotelcomplex een samenhangende uitstraling die stedenbouwkundig gezien in haar omgeving past.

Wat betreft het aspect duurzaamheid is onder andere door het gebrek aan duurzaamheid in de bestaande bebouwing besloten om sloop en nieuwbouw toe te passen, zodat een toekomstbestendige situatie ontstaat. Verder zal de nieuwe bebouwing worden voorzien van diverse duurzaamheidsaspecten, waaronder in ieder geval zonnepanelen op de daken.

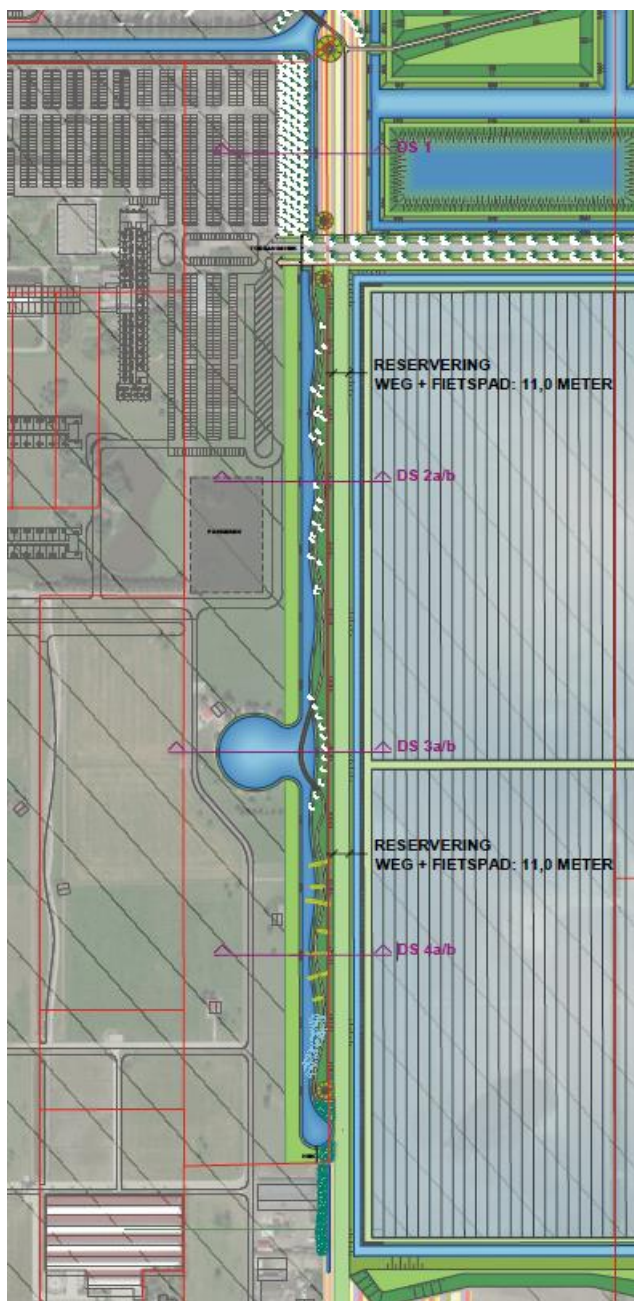
Groenstrook

Ten oosten van het van der Valk hotel zal een ecologische en recreatieve verbinding tussen Park21 en de Westeinder worden gecreëerd. Hiermee wordt er invulling gegeven aan verschillende heersende beleidsstukken. Deze zullen in onderhavige ruimtelijke onderbouwing nader worden beschreven. De groenstrook zal uit een onbebouwde groenstrook van 30 meter bestaan.



Globale situering onbebouwde groenstrook (bron: pdokviewer.nl, bewerking SAB)

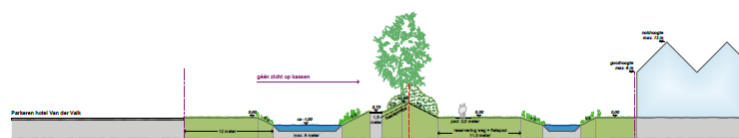
Voor de groene zone is een landschappelijk inpassingsplan uitgewerkt. Dit is hierna opgenomen. Hieruit blijkt dat ruimte zal worden gecreëerd voor groen en water. Aan de oostzijde (de zijde van de kassen) wordt rekening gehouden met een reservering voor een weg en fietspad (zone van ca. 11 m breed).



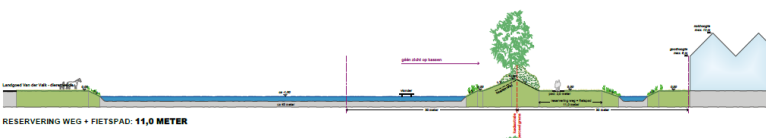
Groenplan / landschappelijk inrichtingsplan van de groene zone



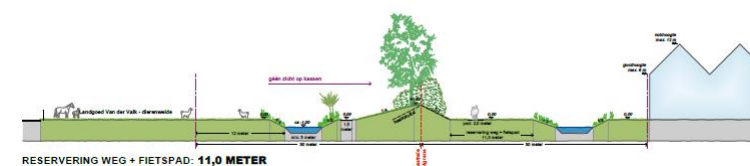
Doorsnede A



Doorsnede B



Doorsnede C



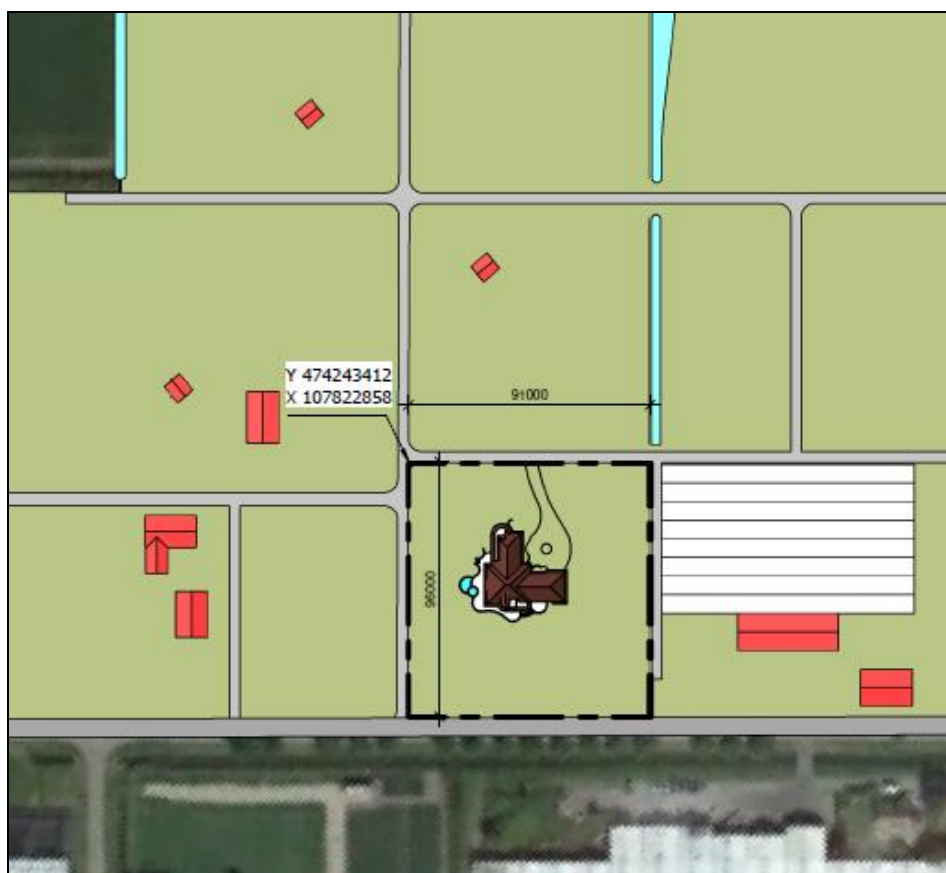
Doorsnede D

2.3.2 Verplaatsing bedrijfswoning

Zoals gesteld bevindt zich momenteel een bedrijfswoning (ten oosten van het hotel) in het besluitgebied. Door de voorziene uitbreiding van het hotel op deze locatie, zal de bedrijfswoning geamoveerd worden en aan de Aalsmeerderweg heropgericht worden. Deze nieuwe situering is niet alleen noodzakelijk door de geplande uitbreiding van het hotel, maar betreft ook voor een logischere locatie van de bedrijfswoning. De woning vormt zowel stedenbouwkundig gezien als functioneel een passende aansluiting op de bebouwing aan het lint van de Aalsmeerderweg.



Situering nieuwe bedrijfswoning aan de Aalsmeerderweg (bron: pdokviewer.nl, bewerking SAB)



Tekening met locatie vervangende bedrijfswoning aan de Aalsmeerderweg (bron: P.A.M Teunissen Architectenbureau b.v.)

2.3.3 Verkeer

In de huidige situatie is het hotel uitsluitend bereikbaar via de de rijksweg A4. Ten behoeve van de ontwikkeling wordt een nieuwe ontsluiting gecreëerd op de oostelijke zijde van het hotel, Tijmweg genaamd. Deze tweede ontsluiting sluit aan op de Bennebroekerweg, waar in de toekomst een rotonde gecreëerd zal worden. De plannen worden gerealiseerd aan de hand van reeds vastgelegde kaders die zijn vastgelegd tijdens een overleg met de gemeente en de tuinbouwer Schenkeveld. Schenkeveld zal in de toekomst het perceel, waarde weg door heen zal lopen, ontwikkelen naar glastuinbouw. De Tijmweg zorgt voor een verbetering van de gebiedsontsluiting en tevens garandeert het een goede bereikbaarheid van het hotel bij een toename van het aantal gasten.



Globale situering nieuwe ontsluitingsweg (bron: pdokviewer.nl, bewerking SAB)

2.3.4 Parkeren

In de huidige situatie zijn 1310 parkeerplaatsen en 16 bus parkeerplaatsen ten behoeve van het hotel aanwezig. In de toekomst worden 380 extra parkeerplaatsen voorzien en nog eens 20 parkeerplaatsen die geschikt zijn als bus-parkeerplaats. Hiermee is het totale aantal parkeerplaatsen 1704 eenheden. Voor een verdere beschrijving en toetsing aan de parkeernormen wordt verwezen naar paragraaf 4.12 van deze ruimtelijke onderbouwing.

3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toetsing

Het projectgebied ligt in de invloedssfeer van de mainport Schiphol. Hiervoor geldt het Luchthavenindelingbesluit (LIB). De planontwikkeling dient hieraan getoetst te worden. Voor de toetsing wordt verwezen naar paragraaf 4.6 van deze onderbouwing. Voorgenomen plan raakt verder geen van de nationale belangen en is niet in strijd met het Rijksbeleid. De toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is uitgevoerd, zie hiervoor verder de volgende paragraaf.

3.1.2 *Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)*

Op 1 oktober 2012 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangepast. De (gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 lid 2 Bro vastgelegd en luidt als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan 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.

Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door

een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder 'stedelijke ontwikkeling' en 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan is in het Bro opgenomen en verder uitgekristalliseerd in jurisprudentie. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het Bro 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Onder 'bestaand stedelijk gebied' verstaat het Bro een 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

In het nationale ruimtelijke beleid is in 2012 de Ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze houdt in dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Het volgende stroomschema wordt hierbij gehanteerd:

Toetsing

Onderhavig plan betreft de uitbreiding van een bestaand hotel. Er worden kamers toegevoegd en er wordt meer ruimte gecreëerd voor ondersteunende faciliteiten en parkeergelegenheden.

Hotelladder

Er is een toets aan de zogenaamde Hotelladder uitgevoerd (zie voor een verdere bespreking hiervan paragraaf 3.3.3). Dit rapport is opgenomen als bijlage 1. De notitie doet ook uitspraken over de (regionale) behoefte. Hierna wordt op de belangrijkste conclusies ingegaan. Hieruit blijkt dat het plan past binnen de criteria zoals gesteld in de hotelladder.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Het plan betreft de uitbreiding van het bestaande hotel. Uit de overzichtsuitspraak^[1] van de Afdeling blijkt dat wanneer een bestemmingsplan voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m² dat deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling moet worden aangemerkt. Aangezien de uitbreiding van het hotel per saldo een grotere omvang heeft dan 500 m², is ook hier sprake van een stedelijke ontwikkeling. Om aan te tonen dat er sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' (art 3.1 Wro) is de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. De toets is als bijlage terug te vinden. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

^[1] Zie hiervoor de uitspraak van de ABRvS d.d. 28 juni 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:1724).

Verzorgingsgebied

Uit de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat de herkomst van verblijfgasten uit het jaar 2017 op landelijk schaalniveau de verhouding tussen het aantal Nederlandse en Buitenlandse gasten min of meer gelijk aan elkaar is. Voor de gemeente Haarlemmermeer ligt dit anders. Hier is sprake van een ruime meerderheid, ruim 60%, aan buitenlandse gasten. In potentie reikt het primaire verzorgingsgebied van het hotel daarom tot buiten Nederland.

Bij het beoordelen of de voorgenomen hotelontwikkeling aansluit bij een behoefte van dit verzorgingsgebied, zal de vraag-aanbodverhouding binnen de Metropoolregio Amsterdam worden bekeken. Qua ruimtelijke structuur, profiel (economisch, cultureel) en doelgroepen is dit immers een samenhangend gebied. Binnen dit gebied zouden eventuele effecten van de beoogde ontwikkeling kunnen optreden, want veel potentiële hotelgasten die logies zoeken in de omgeving van Schiphol/Amsterdam zullen zich op dit regionale niveau oriënteren voor een verblijfsplek.

Behoefte

Uit de toetsing aan de ladder blijkt dat gezien de positieve ontwikkelingen ten aanzien van het aantal overnachtingen, de toenemende bezettingsgraad van hotels en de groeiende groep aan (buitenlandse) toeristen in Nederland en de Metropoolregio Amsterdam dat de behoefte aan hotelkamers in algemene zin verder zal toenemen. Verder zijn er kwantitatief gezien veel hotels en hotelkamers in de Metropoolregio Amsterdam toegevoegd en is er in principe tot 2020 voldoende planologische capaciteit aanwezig om in de marktvraag binnen de Metropoolregio Amsterdam te kunnen voorzien. Regionaal is echter afgesproken dat nieuwe hotelontwikkelingen mogelijk blijven, mits sprake is van ruimtelijke, economische en maatschappelijke meerwaarde. Deze meerwaarde is reeds aangetoond in een 'hotelladder', die als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen, waardoor aan de ontwikkeling vanuit deze optiek doorgang kan worden verleend. In meer algemene zin geldt dat de voorgenomen ontwikkeling voorziet in een herontwikkeling en uitbreiding van een bestaand hotel. Met deze ontwikkeling kan Van der Valk nieuwe hotelkamers aan de voorraad toevoegen, die kwalitatief gezien aansluiten bij de huidige vraag en wens van de hotelgast. Zo wordt bijvoorbeeld een antwoord gegeven aan de trend waarbij verblijfskwaliteit, comfort, wellness en dergelijke binnen de hotelmarkt een belangrijke rol speelt. Dergelijke voorzieningen zijn immers reeds aanwezig bij het bestaande hotel en kunnen met de beoogde ontwikkeling rekenen op een groter draagvlak en efficiënter/intensiever gebruik. Daarnaast geldt dat de regio inzet op het verder binnenhalen van congressen en beurzen. Niet alleen biedt het bestaande hotel dergelijke voorzieningen, ook levert de prijs-kwaliteitverhouding, waar Van der Valk (inter)nationaal om bekend staat, een bijdrage aan deze beleidsambitie. Bovendien wordt het hotel gerealiseerd op een locatie die zich bij uitstek leent voor een verdere ontwikkeling van een hotelfunctie. Het is immers een goed bereikbaar en centraal gelegen locatie op zeer nabije afstand van luchthaven Schiphol en Amsterdam, hetgeen zowel voor de zakelijke als toeristische gast aantrekkelijk is. Dit tezamen maakt dat de voorgenomen ontwikkeling aansluit op diverse vraagontwikkende trends en voorziet in een kwaliteitsvol aanbod aan hotelkamers binnen het verzorgingsgebied. De ontwikkeling voorziet daarom in een behoefte van het verzorgingsgebied.

Bestaand stedelijk gebied

De Ladder streeft vanuit het perspectief van duurzaamheid na om zo veel mogelijk te bouwen binnen bestaand stedelijk gebied. Het begrip 'bestaand stedelijk gebied' is in de Bro gedefinieerd als "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur".

Momenteel geldt binnen het plangebied grotendeels de bestemming 'Horeca - Hotel', waarbinnen hotels zijn toegestaan. Feitelijk gezien zijn deze gronden ook als zodanig ingericht. Het plangebied maakt onderdeel uit van een groter cluster van (horeca)functies langs de A4. Dit tezamen maakt dat, gelet op de huidige ruimtelijke structuren en bebouwing rondom het plangebied en de ter plaatse geldende bestemming, wordt geconcludeerd dat het plangebied in het bestaand stedelijk gebied ligt. Bovendien kan gezien de heersende functies in (de omgeving van) het plangebied en het karakter van de beoogde ontwikkelingen gesteld worden dat de voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingen op deze locatie passen.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voorliggende ontwikkeling wordt voorzien in bestaand stedelijk gebied. Bovendien is gemotiveerd dat de voorgestelde ontwikkeling op deze locatie past. De geconstateerde kwantitatieve en kwalitatieve behoefte wordt dan ook gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied.

Op basis van het voorafgaande kan geconcludeerd worden dat de Hotelladder en Ladder voor duurzame verstedelijking positief is doorlopen. De ontwikkeling voorziet in een behoefte en vindt binnen bestaand stedelijk gebied plaats. Daarmee wordt de ontwikkeling als haalbaar geacht voor wat betreft de Ladder voor duurzame verstedelijking en is er aangetoond dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie 2040, kwaliteit door veelzijdigheid (2010)

De structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. De provincie heeft drie hoofdbelangen, die samen de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie Noord-Holland. Deze drie hoofdbelangen zijn Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam Ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. Onder deze hoofdbelangen valt een twaalfal onderliggende provinciale ruimtelijke belangen. Deze belangen zijn uitgewerkt en hieraan zijn instrumenten gekoppeld die door de provincie worden ingezet om deze tot uitvoering te brengen.

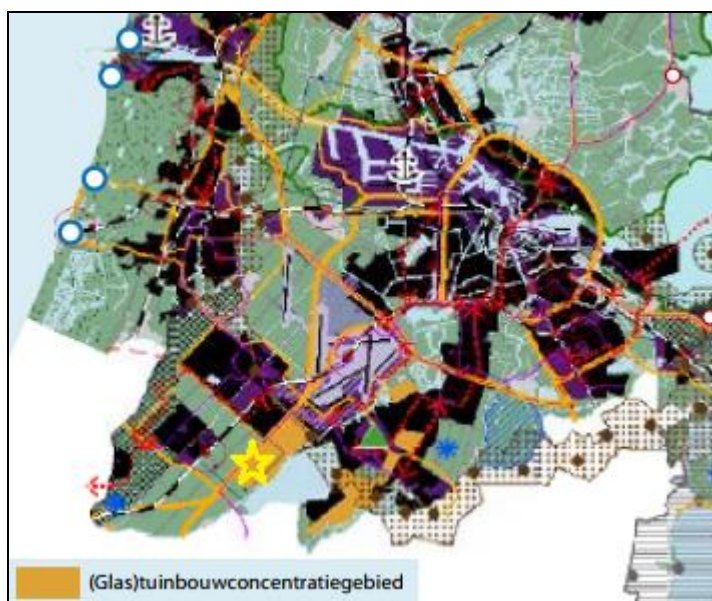
Duurzaam Ruimtegebruik

De provincie verstaat hieronder het plaatsen van de juiste functie op de juiste plek. De Provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De Provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied, met name waar het gaat om bedrijventerreinen, ondergronds bouwen, hoogbouw, stationsomgevingen en knooppunten.

Voor het realiseren van een duurzame milieukwaliteit is samenhang tussen ruimtelijke ordening en milieu belangrijk. Door milieukwaliteiten als externe veiligheid, bodem, geluid en geur en lucht integraal onderdeel te laten zijn van gebiedsontwikkelingen kunnen enerzijds milieuknelpunten opgelost en voorkomen worden en anderzijds kansen voor duurzaam ruimtegebruik en een verbeterde leefbaarheid worden benut.

Het projectgebied is in de structuurvisie aangeduid als (glas)tuinbouwconcentratiegebied en zone voor grootschalige landbouw. In de zone voor grootschalige landbouw is ruimte voor schaalvergroting, structuurverbetering en (mondiaal) concurrerende productielandbouw, de bijbehorende be- en verwerking, handel en distributie en het uitplaatsen van groeiende bedrijven uit stedelijk of kwetsbaar gebied. Voor bollenteelt en glastuinbouw wijst de provincie Noord-Holland clustergebieden aan. Deze gebieden zorgen voor ruimtelijke clustering van bepaalde landbouwsectoren, wat leidt tot economische en landschappelijke voordelen. De toeleverende en uitbestedende bedrijven kunnen zich in de nabijheid vestigen. Dit levert voordelen op voor milieu en logistiek. De reizende bollenkraam en andere grondgebonden teelten behouden de ruimte om een gezonde en duurzame manier van vruchtwisseling in stand te houden en zijn hierdoor een belangrijke drager van de melkveehouderij. Indien de concentratiegebieden volledig benut zijn zal uitbreiding van de glastuinbouw en de permanente bollenteelt in de voor hen aangewezen gebieden gezocht moeten worden.

Het projectgebied is tevens aangewezen als structuurvisie-gebied Droogmakerijen-landschap en structuurvisie-gebied fijnmazige waterberging.



Uitsnede provinciale structuurvisie met aanduiding projectgebied in gele ster

De verdere aspecten die van toepassing zijn voor voorliggend plan worden hieronder kort toegelicht.

Ruimte voor toeristische en recreatieve voorzieningen

Er is behoefte aan ruimte voor groei van toeristische en recreatieve ondernemers. De provincie gaat er vanuit dat de vraag naar hotelkamers in de metropoolregio in principe binnenstedelijk kan worden opgelost en heeft hierover in de Metropoolregio Amsterdam afspraken gemaakt.

De Metropoolregio Amsterdam

Het projectgebied is gelegen binnen de Metropoolregio Amsterdam. Amsterdam is het unieke informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Onder de metropoolvlag maken de partners afspraken op het gebied van verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid. De bundeling van krachten zorgt voor betere afstemming, snellere besluitvorming en een krachtiger stem richting "Den Haag". Dit alles voor een betere regio en internationale concurrentiekracht.

Glastuinbouwconcentratiegebied

In de zone voor grootschalige landbouw is ruimte voor schaalvergroting, structuurverbetering en (mondiaal) concurrerende productielandbouw, de bijbehorende be- en verwerking, handel en distributie en het uitplaatsen van groeiende bedrijven uit stedelijk of kwetsbaar gebied. Voor bollenteelt en glastuinbouw wijst de provincie Noord-Holland clustergebieden aan. Deze gebieden zorgen voor ruimtelijke clustering van bepaalde landbouwsectoren, wat leidt tot economische en landschappelijke voordelen. De toeleverende en uitbestedende bedrijven kunnen zich in de nabijheid vestigen. Dit levert voordelen op voor milieu en logistiek. De reizende bollenkraam en andere grondgebonden teelten behouden de ruimte om een gezonde en duurzame manier van vruchtwisseling in stand te houden en zijn hierdoor een belangrijke drager van de melkveehouderij. Indien de concentratiegebieden volledig benut zijn zal uitbreiding van de glastuinbouw en de permanente bollenteelt in de voor hen aangewezen gebieden gezocht moeten worden.

Droogmakerijenlandschap

De verschillende landschappen en de rijkdom aan cultuurhistorie zijn de kracht van Noord-Holland. De veenweiden, de droogmakerijen, de West-Friese Omringdijk, de Stelling van Amsterdam en het Blauwe Hart (Markermeer-IJmeer) zijn geliefd en uniek. Ze maken Noord-Holland tot een prettige provincie om te wonen, te werken en te recreëren. De landschappen zijn van groot belang voor de aantrekkelijkheid van Noord-Holland als vestigingsplaats voor internationaal concurrerende bedrijven en hun kenniswerkers.

De Provincie Noord-Holland wil deze (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen. De Provincie zorgt dat ontwikkelingen die buiten bestaand bebouwd gebied tot stand komen, plaatsvinden op basis van de karakteristieke eigenschappen, het zogenaamde Landschaps-DNA, van de verschillende landschappen.

Fijnmazige waterberging

Door klimaatverandering moet in de toekomst anders worden omgegaan met grond- en oppervlaktewater. Het huidige afwateringssysteem zal niet meer voldoen door heviger regenval, daarom is meer bergingscapaciteit nodig. Drogere periodes komen vaker voor waardoor een zoetwatertekort kan ontstaan. De Provincie Noord-Holland heeft op basis van het Nationaal Bestuursakkoord Water de wateroverlastopgave vastgesteld. Provincie Noord-Holland zorgt voor ruimte voor (zoet)waterberging door de hele provincie aan te wijzen als zoekgebied voor fijnmazige waterberging. De waterschappen realiseren deze fijnmazige waterberging en doen dat op integrale wijze. In gebieden waar diverse grote opgaven op gebied van water, natuur, recreatie, woningbouw enzovoorts samenkomen kan de provincie trekker van integrale gebiedsprojecten zijn.

Toetsing

Onderhavig plan betreft de uitbreiding van een hotel. In het Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio dat in de structuurvisie is aangehaald is 'internationale oriëntatie' als volgt gedefinieerd: "gerichtheid op, dan wel binding van bedrijven vanuit het bedrijfsproces aan internationale markten waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven met een netwerk van internationale verbindingen (personenvervoer en goederenvervoer) in combinatie met een grootstedelijk milieu (kennis, creativiteit en hoogwaardige arbeidsmarkt) belangrijke vestigingsvoorwaarden zijn". Het hotel zal in belangrijke mate gericht zijn op reizigers die gebruik maken van luchthaven Schiphol. Hiermee is de internationale oriëntatie duidelijk aanwezig.

Het projectgebied is mede aangewezen als Droogmakerijenlandschap. Dit landschapstype is ontstaan door de drooglegging van binnenwater en zijn herkenbaar aan de strakke, zeer ruimte verkaveling. Met onderhavig project wordt er geen afbreuk gedaan aan deze verkaveling: de kavel blijft behouden en zowel de bebouwing al de nieuw te realiseren weg wordt parallel aan deze verkaveling gelegd. Hierdoor ontstaat een versterking van het verkavelingspatronen.

De projectlocatie bevindt zich in een concentratiegebied voor glastuinbouw. Het uitbreiden van een hotel past niet binnen deze aanduiding. De Greenport Aalsmeer heeft de mogelijkheid om hier van af te wijken. In overleg met Greenport Aalsmeer is besloten dat de Van der Valk locatie niet gebruikt zal worden ten behoeve van glastuinbouw en daarmee de ruimte krijgt om uit te bereiden. Hierdoor is er rekening gehouden met de aanduiding concentratiegebied voor glastuinbouw en staat dit aspect de ontwikkeling niet in de weg. Zie ook paragraaf 3.3.1.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2016

Bij de Structuurvisie hoort de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) zijn de regels opgenomen waaraan bestemmingsplannen in Noord-Holland moeten voldoen. De meest recente wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening is vastgesteld door PS op 12 december 2016 en zal per 1 maart 2017 in werking treden.

De locatie ligt op grond van de PRV in gebied dat is aangemerkt als Bestaand Stedelijk Gebied (BSG).

Toetsing

- Het bestaande hotel met het daarbij behorende groengebied kan worden aange-merkt als Bestaand Stedelijk Gebied (BSG): een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van horeca met de daarbij behorende groenvoorzie-ningen. Hier zijn op grond van de PRV stedelijke ontwikkelingen toegestaan. Met de uitbreiding van het hotel is echter ook sprake van uitbreiding buiten het stede-lijk gebied. Dit gaat echter niet ten kosten van het glastuinbouwconcentratiegebied aangezien dit is afgestemd met Greenport Aalsmeer, zie hiervoor de toetsing van de voorgaande paragraaf (3.2.1) en paragraaf 3.3.1. In de huidige situatie is deze strook grond al ingericht als groenvoorziening behorend bij het hotel. Onderhavig plan is hiermee op dit punt niet strijdig met de PRV.
- Op grond van artikel 8a 'Meerlaagse veiligheid' dient de toelichting van een be-stemmingsplan een beschrijving te bevatten van de wijze waarop in het plan re-kening is gehouden met de risico's van en bij overstroming, en de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om deze risico's te voorkomen of te beperken. Wat betreft deze eis kan worden gesteld dat bij dit plan wordt voorzien in vol-doende vluchtwegen, waardoor aanwezigen het gebouw kunnen verlaten. Voor het overige worden geen specifieke maatregelen inzake het overstromingsrisico genomen.
- In artikel 33 'Energie en duurzaam bouwen' is opgenomen dat bestemmingsplan-nen voor onder meer (herstructurering) van bedrijventerreinen, dienen te beschrij-ven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarm-te, zonne-energie, biomassa. Inzake onderhavig plan wordt er in hoge mate reke-ning gehouden met duurzaamheidsaspecten. Zo wordt de nieuwe bebouwing voorzien van een hoge isolatiewaarden en ledverlichting. Tevens worden er warm-te terug win installaties en zonnepanelen gerealiseerd.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Ruimtelijke Visie Greenport Aalsmeer 2015-2025 'sturen op kansen, samenwer-ken in de opgave'

De Greenport Aalsmeer is het handelscentrum voor de teelt in de wereld met de grootste veilinglocatie en vele sterke groothandels, import- en exportbedrijven. Met een sterke focus op een goed georganiseerde logistiek. Er is synergie tussen de teelt, de handel en de uitgangsmateriaalbedrijven. Deze bedrijven en instellingen profiteren van elkaars aanwezigheid.

Vanuit haar ambitie om die hele keten van zaadje tot vaas te huisvesten, is het een noodzaak voor de Greenport Aalsmeer om een belangrijke schakel te behouden: de productie. Om dat te doen is planologische duidelijkheid met de koppeling aan duur-zzaamheidsmaatregelen van belang voor huidige en toekomstige investeringsbe-slissingen. Deze ruimtelijke visie is gericht op de ruimtelijke ontwikkeling van de glas-tuinbouwproductiebedrijven in de Greenport Aalsmeer van 2015 tot 2025.

In de visie blijkt dat het projectgebied onderdeel uit maakt van PrimA4a wat aangewezen is als 'Nieuw grootschalig glastuinbouwgebied'. Binnen deze gebieden kan worden voldaan aan de vraag naar grote kavels voor glastuinbouw van 10 hectare tot wel 50 hectare.

Toetsing

Wat betreft de ligging binnen het als glastuinbouw aangeduide gebied kan worden gesteld dat, ook binnen de Greenport Aalsmeer, is besloten niet alle als zodanig aangewezen gebieden daadwerkelijk voor glastuinbouw te gebruiken. Dit is onder meer aan de orde voor de onderhavige locatie. Hiermee is de beoogde verdere uitbreiding van het hotel niet strijdig met het de visie Greenport, waarin dit gebied als nieuw grootschalig glastuinbouwgebied staat aangeduid.

3.3.2 Strategische agenda Toerisme in de MRA 2025, Metropoolregio Amsterdam

De Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025 bevat gezamenlijke doelstellingen op het gebied van toerisme. Gemeenten en provincies in de MRA krijgen hiermee een duidelijk beeld van wat nodig is om het toerisme te faciliteren en een goede balans tussen bezoekers, bewoners en bedrijven te borgen goed op orde te krijgen. De Strategische Agenda geeft bovendien houvast om lokaal of deelregionaal aan een invulling van (sub)-doelstellingen te werken, om zo de deelregio te versterken en de kans op het aantrekken van bezoekers te vergroten.

De volgende hoofddoelstellingen staan voorop:

1. De groei van het aantal bezoekers aan de metropool Amsterdam faciliteren we op een dusdanige wijze dat er balans bestaat tussen bewoners, bedrijven en bezoekers. Drukke plaatsen worden zoveel mogelijk ontzien, bezoekers worden gespreid over de regio in tijd en ruimte.
2. In 2025 is het aantal internationale bezoekers dat naast Amsterdam ook een bezoek brengt aan een locatie elders in de MRA gestegen.
3. In 2025 is het aantal recreatieve / toeristische activiteiten die inwoners ondernemen met 25% gegroeid.
4. In 2025 is het totaal aantal zakelijke bezoekers van beurzen en congressen in de MRA gegroeid met 30%.

Wat betreft hotels wordt gesteld dat de laatste jaren het aantal hotelkamers in de MRA al flink gestegen is. Dat was ook nodig, want er was een tekort (zowel kwantitatief als kwalitatief) aan hotelkamers. Om concurrerend te blijven voor het binnenhalen van congressen en beurzen is het noodzakelijk dat er voldoende (en voldoende kwalitatief) aanbod van hotelkamers blijft, en dat deze bovendien concurrerende prijzen hebben.

Toetsing

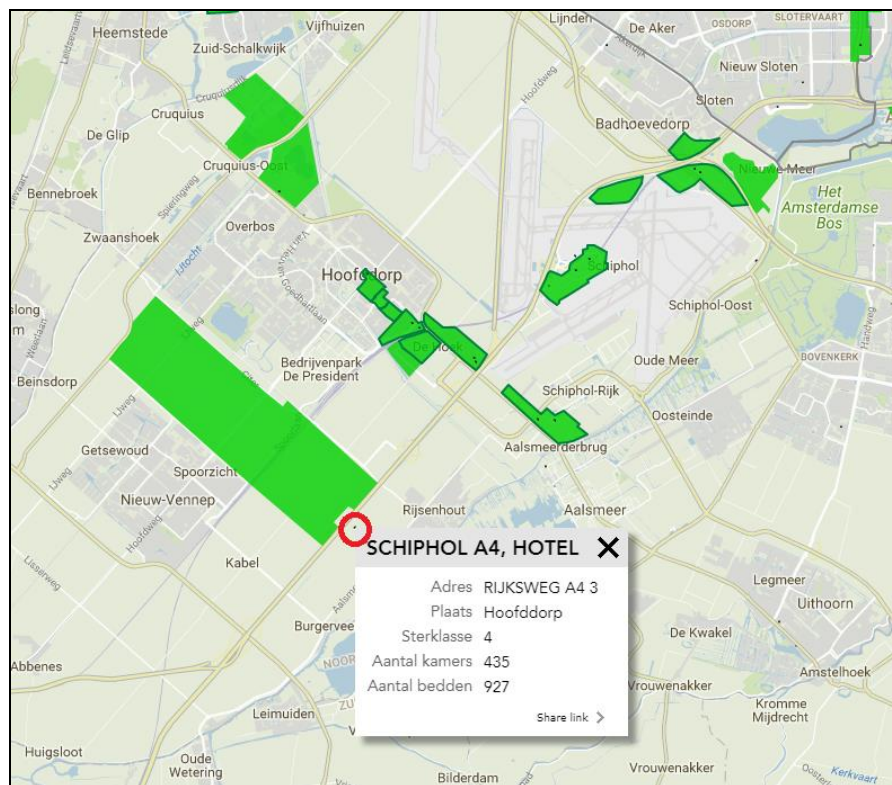
Onderhavig plan levert een impuls op aan het hotelaanbod in de MRA. Onderhavig plan kan bijdragen aan het bieden van voldoende faciliteiten voor de zakelijke bezoeker.

Tevens draagt het plan bij aan spreiding van de toeristische voorzieningen in de regio.

3.3.3 Regionale hotelstrategie 2016-2022

De gemeente Haarlemmermeer vormt samen met de gemeente Amsterdam binnen de metropoolregio Amsterdam de gemeente waar verreweg de meeste hotels gelegen zijn. De regio zet in de Regionale hotelstrategie 2016-2022 in op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardedoelvoeging. Na de kwantitatieve inhaalslag voor 2016, wordt nu ingezet op gerichte groei om daarmee te werken aan 'het juiste hotel op de juiste plek'.

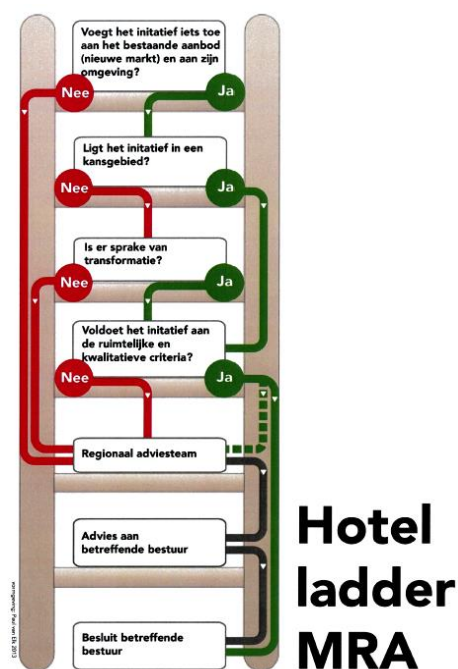
De regionale hotelstrategie werkt met een hotelladder die bij elk project moet worden doorlopen alsmede een kansenkaart. De kansenkaart laat kansrijke gebieden zien voor hotelontwikkeling, die de gemeenten extra onder de aandacht wil brengen.



Regionale kansenkaart uit regionale hotelstrategie met aanduiding projectgebied (rood omcirkeld) en kansengebieden (groen)

Uit de regionale kansenkaart blijkt dat de projectlocatie is aangemerkt als bestaand hotel van de sterklasse 4. Hierbij zijn 435 kamers en 927 bedden opgenomen.

De hotelladder (naar het voorbeeld van de SER-Ladder) is een ruimtelijk en kwalitatief instrument, waaraan hotelinitiatieven getoetst kunnen worden in de context van het totale aanbod in de regio en de locatie. Hierbij verzorgt de markt een goede onderbouwing van het initiatief. Hierna is het stroomdiagram van deze hotelladder opgenomen.



Stroomschema hotelladder

Toetsing

Het project past goed binnen het regionale hotelbeleid. De projectlocatie is reeds aangewezen als bestaand hotel. Samenhangend met onderhavig plan wordt de landschappelijke inrichting van de overige gronden vormgegeven, zodat de gewenste verbindingszone ontstaat tussen het Park van de 21e eeuw en de Westeinderplassen. Het plangebied ligt direct aansluitend aan het kansengebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Tevens is voor onderhavig project de hotelladder, zoals die in de regionale hotelstrategie is voorgeschreven, doorlopen. Deze uitwerking van de hotelladder is opgenomen in de bijlagen, als bijlage 1. Hieruit blijkt dat het plan past binnen de criteria.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is vastgesteld in 2012. Het gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en het centraal stellen van de mens in dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit.

Het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het bieden van een kader, waarmee Haarlemmermeer:

- 1 de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgt;

- 2 het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 geeft;
- 3 de kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen voor bovenplanse verevening biedt.

Haarlemmermeer positioneert zich ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats. Duurzaamheid en oog voor bestaande structuren zijn leidend bij de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn daarmee:

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

Economisch beleid

Het economisch beleid van de gemeente Haarlemmermeer is gericht op het versterken van de lokale/regionale economie, van de innovatieve logistieke faciliteiten en van de (inter)nationale kennis- en dienstverleningsfaciliteiten.

Haarlemmermeer vervult met de binnen haar grenzen gelegen werklocaties zowel voor het internationale topmilieu (corridor Zuidas-Schiphol) een rol, als voor het logistieke knooppunt van Schiphol (ACT) als voor het bedrijfsleven dat meer georiënteerd is op de (sub)regionale omgeving. Haarlemmermeer wil zich onderscheiden door het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige en duurzame werklocaties en een heldere positionering hiervan.

Om de aantrekkelijkheid van Haarlemmermeer voor bedrijven te behouden en versterken zet de gemeente in op:

- het versterken van ons internationale profiel;
- de aanpak van leegstand;
- de herstructurering van bedrijventerreinen.

Aanpak leegstand kantoren

Om lokaal en regionaal meer evenwicht te creëren in de vraag naar en het aanbod van kantoren en bedrijventerreinen, zet Haarlemmermeer in op het faseren van het aanbod voor kantoren en de aanpak van leegstand van kantoren. Aan nieuwbouw van kantoren zal zeker behoefte blijven, maar in een vervangingsmarkt moet nadrukkelijker nagedacht worden over de vraag of ook gekozen kan worden voor een herontwikkeling (sloop en nieuwbouw of hoogwaardige renovatie van bestaande locaties). Dit kan alleen als de locatie nog aan de andere vestigingswensen van de bedrijven voldoet. Om te voorkomen dat leegstand toeneemt, moet tegenover elke nieuwe kantoorontwikkeling ook het onttrekken van kantoorruimte staan.

Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door transformatie van het achtergelaten pand of door een functiewijziging naar bijvoorbeeld een hotel of (studenten)woningen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het omzetten naar woningen niet bij alle werklocaties mogelijk is, vanwege het beperkingengebied van Schiphol.

Toetsing

Het onderhavige project past goed binnen de gemeentelijke structuurvisie. Met het plan wordt een hotel uitgebreid, wat goed past binnen de doelstelling om bedrijven te

realiseren binnen internationaal profiel en voor het internationale topmilieu. Het hotel zal immers met name gericht zijn op klandizie vanuit luchthaven Schiphol.

3.4.2 Gemeentelijk hotelbeleid

In de doelstelling van het geactualiseerde hotelbeleid voor Haarlemmermeer is opgenomen: "De zakelijke markt is nog steeds de belangrijkste doelgroep voor hoteliers (drie, vier en vijf sterren hotels) echter deze markt vraagt ook steeds meer om budgetvoorzieningen (één en twee sterren)".

Toetsing

Het project past goed binnen het hotelbeleid van de gemeente Haarlemmermeer: met het project wordt een uitbreiding van een 3 tot 4 sterren hotel gerealiseerd, hetgeen door de gemeente wordt gestimuleerd.

3.4.3 Masterplan, uitwerking en beeldkwaliteit PrimAviera

De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft op 5 juli 2007 de uitgangspunten voor het Masterplan vastgesteld. In dit document zijn de uitgangspunten voor het Masterplan geformuleerd, op basis van een analyse van de opgave, de historie, de huidige situatie en ontwikkelingen en aspecten als inspiratie, bouwstenen en beeldkwaliteit.

Masterplan

Het Masterplan PrimAviera legt de hoofdzaken van de ontwikkeling van het glastuinbouwgebied vast. De ruimtelijke en functionele structuur, de verkeersstructuur, de groenstructuur, de waterstructuur en de beeldkwaliteit worden in het Masterplan beschreven. In het Masterplan is opgenomen dat, omdat de gebiedsontwikkeling naar verwachting circa 15 jaar kan duren, het Masterplan ruimte moet laten voor op dit moment nog onvoorziene ontwikkelingen. Een heldere omschrijving van de hoofdzaken met voldoende ruimte voor flexibiliteit ten aanzien van de invulling is daarbij het uitgangspunt.

Uitwerking Masterplan

Op 4 september 2008 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer het document 'Uitwerking Masterplan en Beeldkwaliteit PrimAviera' vastgesteld. In het document zijn onder andere de aanleiding, de historie van het gebied, het plan van aanpak en impressies en beschrijvingen van het beoogde nieuwe glastuinbouwgebied verwoord en verbeeld. Ruimtelijke, functionele en beeldkwaliteitsaspecten nemen een prominente plaats in het plan in.

In de Uitwerking Masterplan zijn voor het deelgebied PrimA4a, waar de ontwikkeling van een nieuw en samenhangend glastuinbouwgebied voorzien is, de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de betreffende ontwikkeling (op basis van meerdere deelplannen) benoemd.



Uitwerkingsschets Uitwerking Masterplan

Het besluitgebied is aangewezen als 'zone ten behoeve van glastuinbouwontwikkeling', en de oostelijke rand als 'Groen accent recreatie'. De zuidelijke rand van het projectgebied is aangewezen als 'Groen gekoppeld aan woonbebouwing'.

Uitdieping

In 2017 heeft er een uitdieping wat betreft het Masterplan PrimAviera plaatsgevonden. Deze is uitgewerkt in de Ruimtelijke Economische Visie Rijsenhout, die in de navolgende paragraaf zal worden beschreven.

Toetsing

Het Masterplan inclusief uitwerking gaat voor onderhavig plangebied uit van een glastuinbouwontwikkeling, in combinatie met een zone waar ruimte is voor groen en recreatie. Tevens is, zoals reeds eerder gesteld, besloten niet alle als glastuinbouwgebied aangewezen gebieden te ontwikkelen met glastuinbouw. In de uitdieping van het Masterplan, de Ruimtelijke Economische Visie Rijsenhout is dit nader gepreciseerd. Hierna wordt hierop ingegaan.

3.4.4 Concept Ruimtelijke Economische Visie Rijsenhout

In juli 2017 is het concept van de Ruimtelijke Economische Visie Rijsenhout opgesteld. Deze conceptvisie heeft de gemeente op 17 juli met bewoners, grondeigenaren en ondernemers besproken en is op 19 april 2018 vastgesteld.

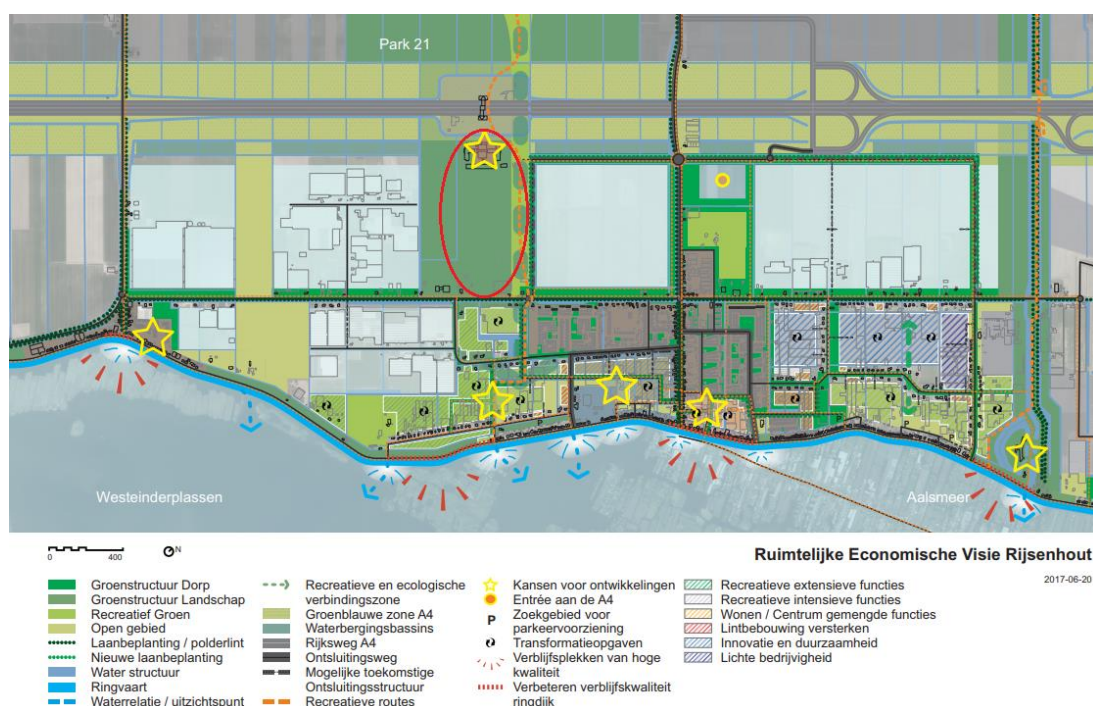
Het doel van de Ruimtelijke Economische Visie Rijsenhout is een nieuw perspectief te ontwikkelen en planologische duidelijkheid te bieden voor de glastuinbouwclusters in Rijsenhout. De leefbaarheid in deze gebieden staat onder druk doordat het gebied verrommelt, er niet meer geïnvesteerd wordt een eenduidig perspectief voor een nieuwe invulling van deze gebieden ontbreekt met ingestorte kassen als resultaat.

De ambitie die vanuit de participatie over de visie naar voren is gekomen is kernachtig samen te vatten: *Bij het ontwikkelen van nieuwe economische dragers voor de transformatiegebieden zijn de thema's recreatie en duurzaamheid leidend.*

In de visie is deze breed gedragen ambitie zo goed als mogelijk gecombineerd met de randvoorwaarden die voortvloeien uit de kaders die landelijk, provinciaal en lokaal aan het gebied zijn meegegeven.

In de visie wordt de ambitie besproken om Rijsenhout te positioneren als een kansrijk gebied voor het ontwikkelen van recreatie vanwege de ligging nabij de Westeinderplassen. Daarnaast liggen kansen voor het ontwikkelen van verschillende duurzame en innovatieve concepten in het maatwerkgebied. De ambities zijn uitgewerkt in de uitwerking van de diverse deelontwikkelingen die richting geven aan de toekomst van Rijsenhout.

Voor het gebied is een ruimtelijke en functionele structuurkaart gemaakt. Hierin is aangegeven wat de hoofdopzet van de ruimtelijke structuur is en welke programmatische invulling mogelijk is voor de diverse gebieden. Hierbij is gebruik gemaakt van de eerder vastgestelde kaders zoals het Ruimtelijk Kader Rijsenhout en het herstructureringsplan PrimA4a waardoor ruimtelijke structuren aansluiten bij de bestaande en nieuw te ontwikkelen structuren van het dorp.



Visiekaart Ruimtelijke en Economische Visie Rijsenhout, het besluitgebied met rood globaal omkaderd.

Toetsing

Uit de visiekaart blijkt dat het plangebied (het gebied direct aansluitend bij het bestaande hotel) niet langer staat aangeduid als glastuinbouwgebied. Het besluitgebied is op de Visiekaart wel aangeduid met een gele ster. Hieruit blijkt dat het Van der Valk Hotel is aangemerkt als 'Kansen voor ontwikkelingen'. Dit toont aan dat de uitbreiding

van het Hotel, dat aansluit bij de ontwikkelingsambitie naar recreatie, past binnen de visiekaart.

Het belangrijkste onderdeel in de nieuwe ruimtelijke structuur zoals beschreven in het Ruimtelijke Economische Visie document, is het realiseren van een ecologische en recreatieve verbinding tussen Park21 en de Westeinder. Deze verbinding bevindt zich in de oostelijke rand van het besluitgebied. In onderhavig plan is aan deze ruimtelijke structuur invulling gegeven door middel van het creëren van een onbebouwde groenstrook op deze locatie. Onderhavig plan sluit dan ook aan bij de visiekaart en het concept van de Ruimtelijke Economische Visie Rijsenhout.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

4.1.1 Inleiding

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r.

In de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn twee onderdelen (C en D) opgenomen. In onderdeel C zijn activiteiten genoemd waarbij direct sprake is van een m.e.r.-plicht als bij besluiten de genoemde drempelwaarden worden overschreden. Voor de activiteiten die zijn genoemd in onderdeel D geldt dat als de drempelwaarden worden overschreden een m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Voor besluiten met een omvang onder de drempelwaarden moet een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling worden gedaan.

Het bevoegde gezag (college of raad) moet voorafgaande aan het besluit inzake het plan formeel de beslissing nemen of, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit mogelijk voor het milieu kan hebben, een m.e.r. moet worden doorlopen. Het bevoegd gezag kan dit besluit nemen aan de hand van een 'aanmeldingsnotitie'. Het uiteindelijke besluit dient als bijlage bij de stukken van het ruimtelijke plan worden gevoegd.

4.1.2 Toetsing

Onderhavig plan kan worden gekwalificeerd als de aanleg of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen als genoemd in onderdeel D.11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Het plan blijft onder de drempelwaarden. Om die reden kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd¹. De notitie is opgesteld in de vorm van een aanmeldingsnotitie op basis waarvan het bevoegde gezag een formeel besluit kan nemen inzake het m.e.r.

Uit de notitie blijkt kortweg dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de beoordeelde milieuaspecten geldt dat er geen of een zeer beperkt effect optreedt. De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Een nader onderzoek in de vorm van een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling is daarom niet noodzakelijk. Het volgen van een m.e.r.-(beoordelings-) procedure is daarom niet nodig.

¹ Vormvrije m.e.r. beoordeling en aanmeldingsnotitie, SAB, kenmerk 170570, datum 13 juni 2018

4.1.3 Conclusie

Er is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Belangrijke nadelige gevolgen kunnen worden uitgesloten. Het bevoegde gezag dient een formeel besluit te nemen inzake de m.e.r.

4.2 Bodem

Algemeen

In het kader van de te verlenen omgevingsvergunning moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Hiertoe is het uitvoeren van een verkennend milieukundig bodem- en grondwateronderzoek noodzakelijk.

Toetsing

Gezien het bestaande en vroegere bodemgebruik van het plangebied hoeven op voorhand geen bodemverontreinigingen verwacht te worden. In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag bouwen zal er nog een bodemonderzoek worden uitgevoerd voor zowel de locatie van het hotel en de nieuwe woning.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling. Een verkennend milieukundig bodemonderzoek zal plaatsvinden in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag.

4.3 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het kader van de te verlenen omgevingsvergunning moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur zijn uitgesloten van akoestisch onderzoek.

Toetsing

Hotel

Het hotel is aan de autosnelweg A4 gelegen en bevindt zich derhalve binnen het invloedsgebied van deze geluidsbron. Een hotel is echter geen geluidsgevoelig in het kader van de Wet geluidhinder. Om die reden is er geen nader onderzoek noodzakelijk naar de geluidhinder op de nieuwe hotelkamers.

Bij onderhavige ontwikkeling vinden er enkele wijzigingen aan de wegenstructuur plaats. Dit levert daarmee ook op het gebied van akoestiek veranderingen met zich mee. Omdat de ontwikkeling vlak langs de A4 is gelegen, zullen deze akoestische

veranderingen opgaan in het snelweglawaai van de snelweg. De feitelijke situatie zal wat betreft akoestiek dus minimale veranderingen met zich mee brengen. Een nader onderzoek is daardoor niet noodzakelijk.

Woning

Zoals gesteld wordt de bedrijfswoning verplaatst naar een locatie in het zuiden van het plangebied. De woning wordt hierbij langs de Aalsmeerderweg gesitueerd. Het bouwplan ligt daarmee binnen de invloedssfeer van de Aalsmeerderweg. Om inzicht te geven in het akoestisch klimaat van de woning is door Deerns Nederland bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd². Een samenvatting van het onderzoek is navolgend beschreven.

Ten noordwesten van de projectlocatie, op een afstand van 900 meter, bevindt zich de A4. De woning ligt buiten de volgens Wet Geluidhinder bepaalde zone van 600 meter. De A4 maakt daarom geen deel uit van het akoestisch onderzoek in verband met aanvragen van hogere voorkeurswaarde. In verband met een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting ten gevolge van de A4 wel inzichtelijk gemaakt.

De locatie is gelegen in de nabijheid van Schiphol Airport. Volgens de beschikbare geluidskaart Schiphol op www.pdokviewer.pdok.nl bedraagt de geluidbelasting (Lden) door vliegverkeer op de locatie circa 58 dB.

De geluidbelasting vanwege de Aalsmeerderweg bedraagt maximaal 51 dB op de voorgevel van het gebouw, waarmee de geluidbelasting lager is dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting (van 53 dB) maar hoger dan de voorkeursgrenswaarde (van 48 dB).

Onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen naar de geluidbelasting van de Aalsmeerderweg wijst uit deze financieel niet doelmatig zijn en stedenbouwkundig niet mogelijk zijn en daarmee de geluidbelastingen niet kunnen worden gereduceerd tot een niveau van ten hoogste 48 dB. Wel worden maatregelen getroffen aan de gevel van het gebouw. De geluidbelasting op het plan alleen toelaatbaar na een afwegingsproces door het bevoegd gezag. Daarom dient de procedure voor hogere waarden te worden aangevraagd. De vast te stellen hogere waarden zijn lager dan de maximaal te ontheffen grenswaarde van 53 dB. Om de realisatie van de woning mogelijk te maken dient door de gemeente Haarlemmermeer een hogere waarde te worden vastgesteld van 51 dB voor de Aalsmeerderweg.

In het onderzoek is de geluidbelasting van de Aalsmeerderweg en het vliegverkeer gecumuleerd. Het gecumuleerde geluidniveau bedraagt maximaal 60 dB. Om aan de wettelijke eisen van het Bouwbesluit te kunnen voldoen moest extra aandacht worden besteed aan gevelwering van de woning.

Conclusie

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat door de geluidbelasting van de Aalsmeerderweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Hierdoor dient er een hogere grenswaarde te worden aangevraagd waarbij tevens maatregelen aan de ontvanger

² Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaai, Deerns Nederland B.V., 1 mei 2018

zijde moeten worden getroffen om zodoende de binnenwaarde van 33 dB te waarborgen. Een nader gevelwering onderzoek in het kader van de omgevingsvergunning bouwen dient dit te bevestigen.

Wat betreft de gecumuleerde geluidbelasting van de Aalsmeerderweg en het vliegverkeer zal extra aandacht moeten worden besteed aan de gevelwering van de woning. Op een tiental meters ten zuidwesten van de beoogde locatie van de bedrijfswoning, bevindt zich aan de Aalsmeerderweg 887 een recent opgerichte woning. Uit het akoestisch onderzoek naar deze woning bleek dat met diverse maatregelen (zoals een volledig mechanische ventilatie) de benodigde geluidwering kon worden bereikt en dat de woning aan de Aalsmeerderweg 887 kon voldoen aan het Bouwbesluit. Gezien voorgaande is de verwachting gerechtvaardigd dat bij extra aandacht aan de geluidisolatie van de nieuwe woning in onderhavig plan het aspect geluid eveneens geen belemmering zal vormen voor de verplaatsing van de bedrijfswoning.

Voorgaande toont aan dat het aspect geluid en de daarmee samenhangende Wet geluidhinder onderhavige ontwikkeling niet in de weg staat (indien ontheffing wordt verleend op grond van de Wet geluidhinder).

4.4 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De wet voorziet ondermeer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe wet geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (meer dan 3%) ten opzichte van de grenswaarde (een grenswaarde van 3% staat gelijk aan de bouw van circa 1500 woningen met één ontsluitingsweg);
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL.

Toetsing

Hotel

De ministeriële regeling NIBM bevat geen kwantitatieve uitwerking voor hotels. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit wordt gedaan door de toename van de luchtverontreiniging ten gevolge van extra verkeersbewegingen van het plan inzichtelijk te maken.

Er is daarom een quick scan luchtkwaliteit uitgevoerd door SAB³. In de memo wordt de uitvoerbaarheid van het initiatief beschouwd voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit. Hierbij is zowel getoetst aan het NIBM als aan de grenswaarden in het kader van goede ruimtelijke ordening; Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat het project "niet in betekende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit en dat de bijdrage niet leidt tot grenswaarden overschrijdingen. Zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor het onderhavige initiatief.

Woning

De bedrijfswoning valt aan te merken als NIVM conform de ministeriële regeling. Dit betekent dat niet nader hoeft te worden gemotiveerd of het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Op voorhand kan worden gesteld dat hiervan geen sprake is.

Verder blijkt uit de monitoringstool dat de woning is gelegen in een gebied met achtergrondconcentraties ver onder de grenswaarden. Een goed woon- en leefklimaat is dan ook gegarandeerd.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies is de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009) als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat onder andere om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan

³ Memo quick scan luchtkwaliteit van der Valk Schiphol, SAB, 7 maart 2018

de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden worden vermindert. De afstand wordt gemeten vanaf het op de verbeelding aangeduide deel voor de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande gevoelige functies gelegen buiten betreffend perceel.

Toetsing

Hotel

Algemeen

Het plangebied ligt langs de rijksweg A4 en is omgeven door verschillende functies zoals horeca en een benzinestation. Op basis van het voorgaande en de VNG-uitgave kan het plangebied worden gekwalificeerd als gemengd gebied. Gemengde gebieden betreffen namelijk gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Het plangebied kan worden aangemerkt als gemengd gebied. Dit betekent dat de hinderafstanden met een afstandsstap mogen worden gereduceerd.

Hinder als gevolg van onderhavig project

Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' kan het Van der Valk hotel worden gecategoriseerd als 'Hotels en pensions met keukens, conferentieoord en congrescentra'. De richtafstanden voor geur, geluid en gevaar bedragen 10 meter. Aangezien het gebied als 'gemengd gebied' wordt aangemerkt, kan de richtafstand naar 0 meter worden terug gebracht. De richtafstand van het hotel vormt daarmee geen belemmering.

Hinder van bestaande omgeving op het project

Naast hinder in het besluitgebied moet onderzocht worden of de functies in het plangebied hinder ondervinden van hinderveroorzakende functies in de omgeving van het plangebied. Een hotel wordt volgens het Bevi artikel 1 aangeduid als milieuhindergevoelig.

Tegenover het besluitgebied, bevindt zich in de vorm van het benzinestation Shell een hinderveroorzakende functie. In de navolgende tabel is de richtafstand voor deze functie op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' weergegeven. Hierbij is rekening gehouden met het feit dat er vermindering van één stap van de richtafstand van toepassing is, omdat het plangebied zich in gemengd gebied bevindt. Voor het aspect gevaar geldt dat bij een gemengd gebied geen afstand stap terug gemaakt mag worden.

Adres	Functie	Omschrijving VNG	Richtafstanden in meters (gemengd gebied)				Gemeten afstand
			Geur	Stof	Geluid	Gevaar	
A4 1 2132 MA Hoofddorp	Benzinestation	Benzineservisestations: met LPG > 100 m ³ /jr	10	0	10	200	102 m

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat het hotel wat betreft de aspecten geur en geluid op voldoende afstand van het benzinestation is gelegen. Wat betreft gevaar blijft het deel van het hotel wat het dichtst bij het benzinestation is gesitueerd gehandhaafd. Hiermee veranderd er in de feitelijke situatie niets en blijft de kortste afstand tussen het benzinestation en het hotel bij onderhavig plan hetzelfde als in de huidige situatie. Tevens wordt navolgend, in paragraaf 4.7, dieper ingegaan op het aspect gevaar vanuit het benzinestation. Het benzinestation wordt niet onevenredig geschaad in haar ontwikkelingsmogelijkheden en een goed leefklimaat van het hotel is gewaarborgd.

Woning

De te verplaatsen bedrijfswoning wordt gesitueerd binnen het bestaande perceel van V.d. Valk. Direct aan weerszijden zijn een woning en opstallen gelegen die eveneens behoren tot het bedrijfsperceel van V.d. Valk. De bedrijfswoning ondervindt geen hinder van het bedrijf waartoe het behoort.

Aan de Aalsmeerderweg zijn diverse tuinbouwbedrijven gelegen, waarvan de dichtstbijzijnde de locatie Aalsmeerderweg 882B betreft. Dit bedrijf is evenwel op ruim 30 m gelegen en bovendien bevinden zich reeds andere woningen in de directe omgeving. Aangenomen kan worden dat geen sprake is van hinder of van een beperking van de mogelijkheden van dit bedrijf.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmeringen bestaan ten aanzien van de gewenste ontwikkelingen in het besluitgebied.

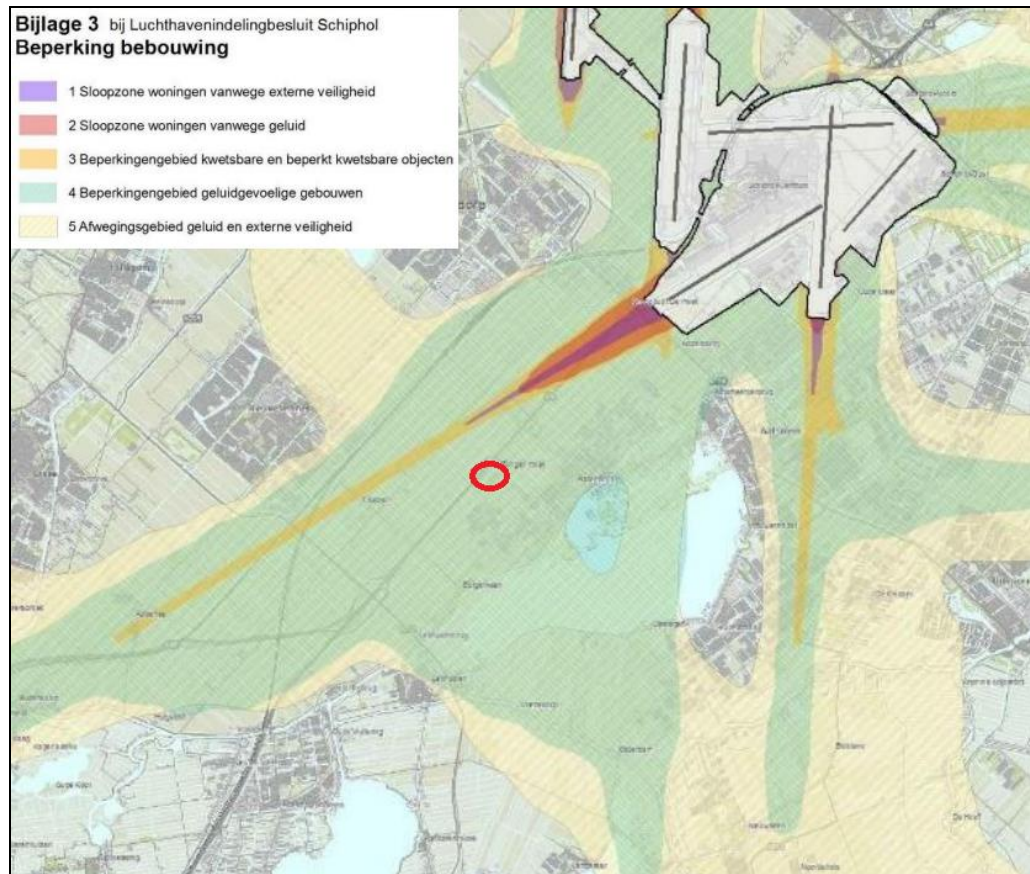
4.6 Luchthavenverkeer

Luchthavenindelingbesluit

Het rijksbeleid ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de Wet Luchtvaart die op 20 februari 2003 in werking is getreden (verder gewijzigde Wet Luchtvaart genoemd). De gewijzigde Wet Luchtvaart is gericht op het tot stand brengen van een wettelijke grondslag voor het nieuwe regime voor de luchthaven Schiphol. Deze wet vormt de grondslag voor twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen in overeenstemming te zijn met het Lucht-

havenindelingbesluit. In dit Besluit wordt een beperkingengebied aangegeven. Hierin worden beperkingengebieden ten aanzien van Schiphol weergegeven met betrekking tot externe veiligheid, geluidsbelasting, hoogtebeperkingen en vogelaantrekkende werking.

Het projectgebied ligt binnen het beperkingengebied uit het Luchthavenindelingbesluit. Vanuit het Luchthavenindelingbesluit zijn beperkingen op het gebied van gebruik, bouwen en hoogte.



Uitsnede uit kaartbeeld 'Beperking bebouwing' (uitsnede uit bijlage 3, Luchthavenindelingbesluit Schiphol)

Beperking geluidsgevoelige bestemmingen

Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 4 zijn aangewezen, zijn met het oog op geluidbelasting in principe geen geluidgevoelige gebouwen (woningen, scholen, et cetera) toegestaan.

Het oprichten / uitbreiden van een hotel betreft geen geluidsgevoelige bestemming. Hierdoor vormt het LIB geen beperking wat betreft geluidsgevoelige bestemmingen.

Wat betreft de bedrijfswoning kan er worden verwezen naar de memo⁴ die als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing is toegevoegd. Uit de memo blijkt dat op basis van artikel 2.2.1c onder c van het LIB de woning mogelijk is aangezien het een vervangende bedrijfswoning betreft.

⁴ Memo motivering bedrijfswoning i.r.t. LIB, SAB, kenmerk 170570, 13 juni 2018

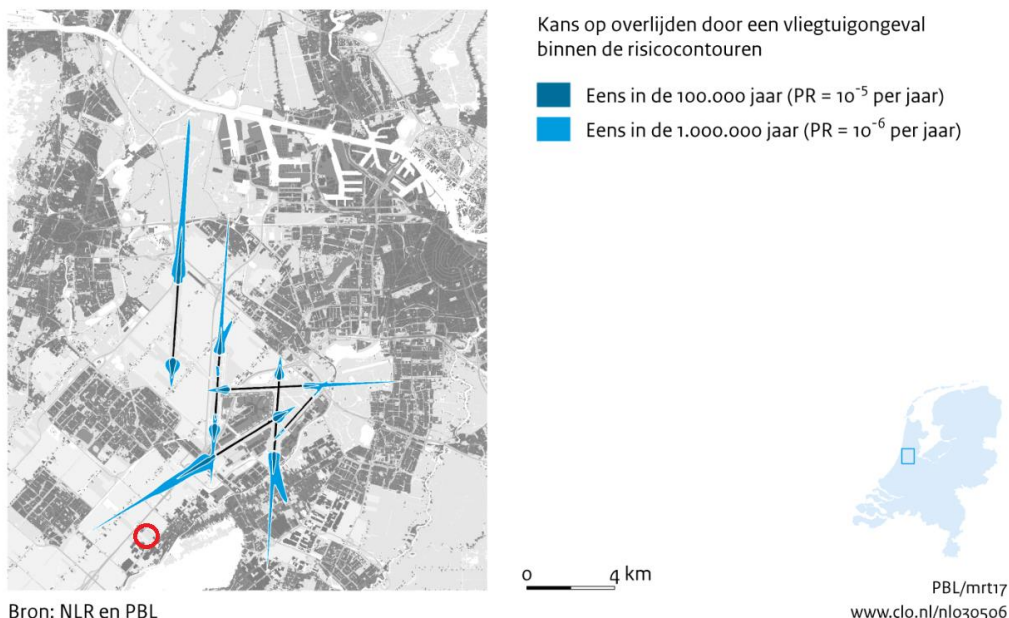
Beperking externe veiligheid

Uit bijlage 3 blijkt dat door de ligging van het projectgebied in het afwegingsgebied geluid en externe veiligheid er in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning dient aangetoond te worden op welke de wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Het risico neemt toe wanneer de intensiteit van het ruimtegebruik toeneemt. Van belang hierbij is ook de aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare objecten op de grond, waardoor vervolgschade kan ontstaan. Om dit risico zo laag mogelijk te houden zullen mitigerende maatregelen worden genomen, waaronder de locatiekeuze voor nieuwe kwetsbare objecten, maar ook maatregelen om de bestrijdbaarheid van gevolgen te bevorderen, vlucht- en toegangswegen voor hulpdiensten, maatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen, training van bestuurders in crisismanagement, voorlichting, rampenbestrijdingsplannen en oefeningen.

Omdat de start en de landing de meest kwetsbare momenten van de vlucht zijn, is de kans dat er iets gebeurt aan het begin en het einde van de landingsbanen het grootst. Risicocontouren geven aan hoe groot de kans is dat iemand die in die omgeving van de landingsbanen van Schiphol verblijft (dus niet als passagier), om het leven komt door een vliegtuigongeval. Op de omtrek van een risicocontour is het risico overal gelijk. Binnen de contour wordt het risico, naar de landingsbaan toe, steeds groter. De omtrek van de buitenste contouren geven aan waar die kans eens in de miljoen jaar (10^{-6}) is, bij de omtrek van de binnenste contouren is die kans groter, namelijk eens in de 100.000 jaar (10^{-5}). Op de navolgende afbeelding zijn de risicocontouren rond Schiphol weergegeven.

2014



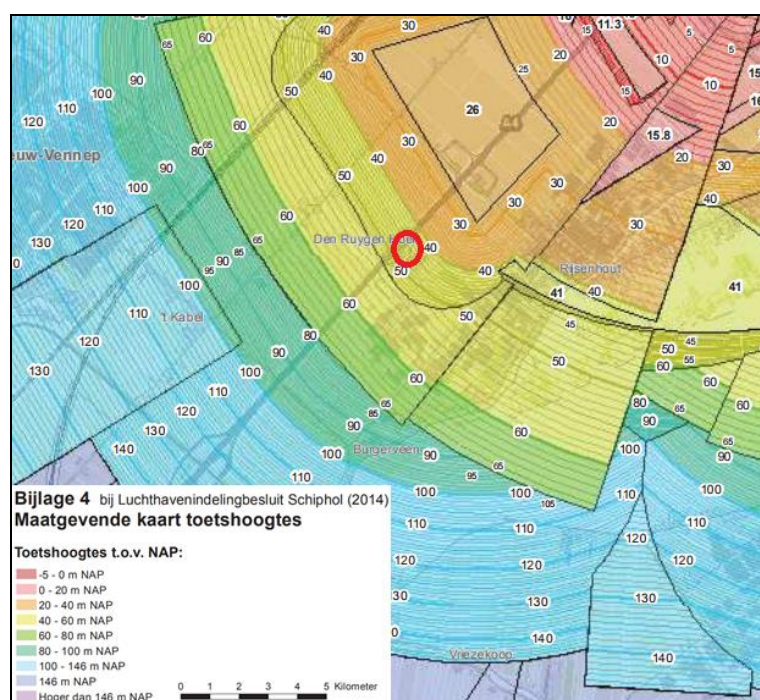
Plaatsgebonden risicocontouren rond Schiphol in 2014

Uit de kaart met de risicocontouren rond Schiphol blijkt dat het projectgebied niet binnen een plaatsgebonden risicocontour ligt. Een verdere verantwoording van het plaatsgebonden risico is daarmee niet noodzakelijk.

Wat betreft het aspect externe veiligheid dient onderscheid gemaakt te worden in bezoekers die voor een korte periode in het hotel verblijven en het personeel dat gedurende het jaar voor langere periode aanwezig is. De hotelgasten zijn zelfredzaam. Met de uitbreiding van het aantal kamers zal ook het aantal personeelsleden toenemen. Het gaat hierbij om circa 33 nieuwe personeelsleden. Met onderhavig plan wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd, waardoor het gebied op twee locaties wordt ontsloten. Hiermee is het gebied goed te ontluchten en ook goed bereikbaar voor hulpdiensten.

Beperking bouwhoogte

Voor het besluitgebied geldt dat er geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die op de kaart in de bijlage 4 van het Luchthavenindelingbesluit aangegeven maximale hoogte. Voor het projectgebied geldt een maximale bebouwingshoogte van circa 42 tot 49 meter, gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol (-4,00 m NAP). Hoger bouwen is alleen mogelijk met een ontheffing.



Bijlage 4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol met aanduiding plangebied

De uitbreiding van het hotel betreft het toevoegen van bebouwing met een maximale hoogte van 12 verdiepingen. Met een bouwhoogte van maximaal 3 meter per verdieping zal nieuwe bebouwing maximaal 36 meter hoog worden. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de gestelde beperking van de bouwhoogte.

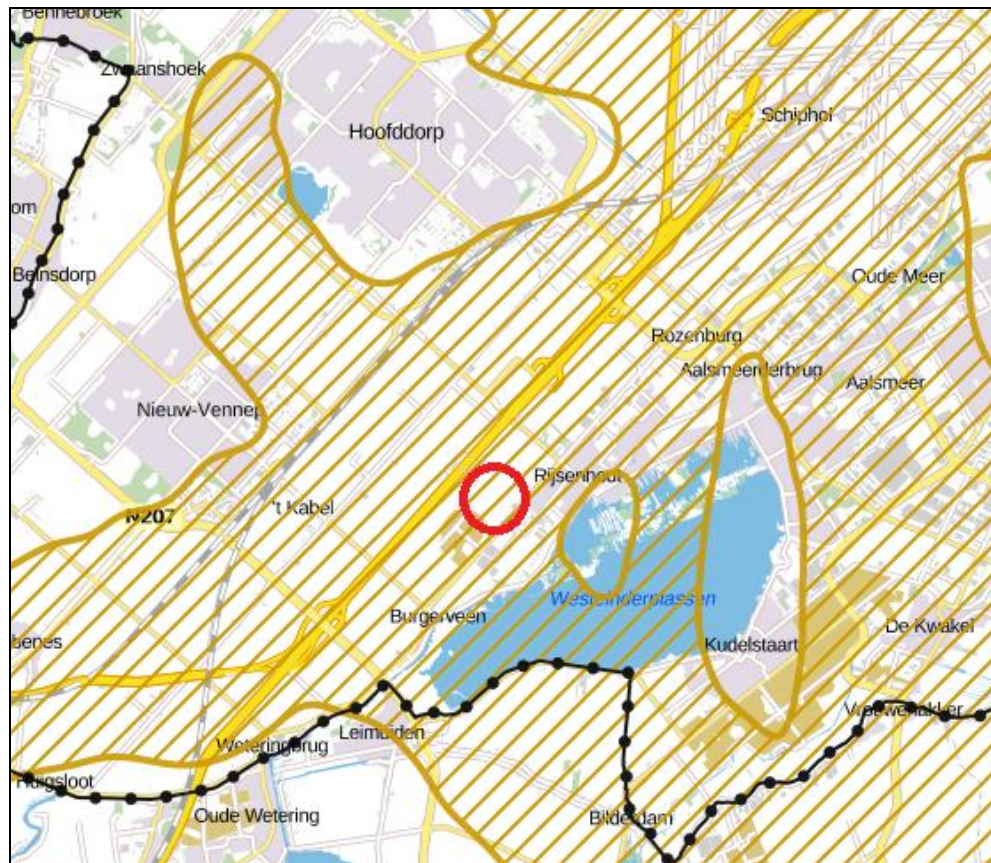
Vogelbeperkingengebied

Het projectgebied valt binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogel aantrekkende bestemmingen. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in

het Luchthavenindelingbesluit genoemd: industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuurreservaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater grote dan 3 hectare. Dit laatste geldt voor nieuw aan te leggen water. Binnen het projectgebied worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien waardoor een vogelaantrekkende werking op zou kunnen treden. De bestaande situatie levert eveneens geen strijdige situaties op.

Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol

In het voorjaar van 2016 is er tussen regio, Rijk en luchtvaartsector een akkoord bereikt over het onderdeel "wonen en vliegen". Dit akkoord biedt de mogelijkheid voor het ontwikkelen van woningbouwplannen in de 20Ke/LIB5 zone. Op respectievelijk 22 mei 2018 en 19 juli 2018 heeft de gemeente Haarlemmermeer de regel vastgesteld. De beleidsregel ziet op het motiveren van nieuwbouw van woningen binnen 20 Ke contour (LIB5) en LIB 4 in ruimtelijke onderbouwingen en bestemmingsplannen. Ze legt vast hoe hieraan concreet invulling moet worden gegeven en hoe belangen worden gewogen. Daarbij spelen lokale leefbaarheid en vitaliteit een belangrijke rol.



Ligging besluitgebied 20 Ke-contour zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan behorende bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening van de Provincie Noord-Holland

Toetsing

Het besluitgebied ligt binnen de 20 Ke-contour/LIB5 zone van de luchthaven Schiphol. Onderhavig project omvat de uitbreiding van een hotel, wat geen woonfunctie betreft. Verder voorziet het plan niet in de nieuwbouw van woningen maar de verplaatsing van een bedrijfswoning behorende bij het hotel. In het kader van een goede ruimtelijke or-

dening zullen de beleidsregels 'wonen en vliegen' met betrekking tot de verplaatsing bedrijfswoning toch kort doorlopen worden.

Uit de regels volgt dat een onderbouwing van woningbouw binnen de 20Ke-contour, de volgende onderdelen bevat:

- a) een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
In de voorgaande afbeelding is de ligging van het besluitgebied in het beperkingengebied uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening weergegeven. Voor een exacte situering van de woning wordt verwezen naar de planbeschrijving in paragraaf 2.3.
- b) een beschrijving van de huidige geluidssituatie op die woningbouwlocatie;
Het geldende planologische regime voor woningbouw ingevolge het Luchthavenindelingbesluit is aan het begin van deze paragraaf en in paragraaf 1.3 beschreven. Tevens is in de geluidsparagraaf 4.3 (en het akoestisch onderzoek in bijlage 2), de (gecumuleerde) geluidsbelasting van de woning inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat voor het aspect geluid geen belemmeringen worden verwacht.
- c) een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie;
Er worden geen ontwikkelingen verwacht die kunnen zorgen voor een verandering van de toekomstige geluidssituatie ter hoogte van de beoogde locatie van de bedrijfswoning. De verplaatsing van de bedrijfswoning heeft naar verwachting geen wijziging tot gevolg in de situatie wat betreft het luchtvaartgeluid van Schiphol.
- d) een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
De nieuwe situering van de bedrijfswoning is niet alleen noodzakelijk door de geplande uitbreiding van het hotel, maar betreft ook een logischere locatie van de bedrijfswoning. De woning vormt zowel stedenbouwkundig gezien als functioneel een passende aansluiting op de bebouwing aan het lint van de Aalsmeerderweg. Tevens wordt het milieubelang in deze ruimtelijke onderbouwing in voldoende mate afgewogen. Ten slotte is er sprake van het verplaatsen van een reeds bewoonde bedrijfswoning, waarmee de behoefte is aangetoond.
- e) een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.
Samenvattend kan geconcludeerd worden dat met het verplaatsen van de bedrijfswoning kan worden voldaan aan het gestelde in de beleidsregel 'wonen en vliegen'. Hiermee vormt de ligging van het besluitgebied binnen de 20 Ke-contour/LIB5 zone geen belemmering voor de ontwikkeling.

Conclusie

Het Luchthavenindelingbesluit en de Beleidsregel wonen en vliegen vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit project.

4.7 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (art. 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Onderzoek

Om de haalbaarheid van het plan aan te kunnen tonen is onderzoek verricht naar de aanwezigheid van stationaire en mobiele bronnen in de omgeving van het plangebied. Door SAB is een quick scan externe veiligheid uitgevoerd⁵. Dit onderzoek is als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. De belangrijkste conclusies zijn navolgend weergegeven.

- Er zijn een tweetal lpg tankstations in de nabijheid van het plangebied gelegen. Het invloedsgebied van de tankstations is enkel gelegen over het bestaande deel van het hotel en niet over het deel van de nieuwbouw. Het groepsrisico zal hierdoor

⁵ Memo quick scan externe veiligheid Van der Valk Schiphol, SAB, 7 maart 2018

niet toenemen. De nieuwe plannen vormen daarom geen belemmering op het gebied van externe veiligheid

- Het Basisnet weg (A4) ligt buiten de 200 meter van de nieuwbouwplannen. Hierdoor zal er geen toename van het groepsrisico plaatsvinden en hoeft er dus geen onderzoek naar het groepsrisico plaats te vinden. Wel ligt het plan binnen het invloedsgebied van de vervoerde stoffen, daarom is een beperkte verantwoording noodzakelijk waarbij ingegaan moet worden op beheersbaarheid en zelfredzaamheid.
- Een viertal buisleidingen is op een dusdanige afstand gelegen van het plangebied dat het invloedsgebied reikt tot aan het bestaande deel van hotel van der Valk. Het invloedsgebied ligt niet over het gebied waarin de nieuwe plannen worden gerealiseerd. Er zal dus geen toename van het groepsrisico optreden. De buisleidingen vormen daarom geen belemmering voor de nieuwbouwplannen.
- De bedrijfswoning valt niet binnen het invloedsgebied van de aanwezige stationaire en mobiele bronnen en wordt tevens verder van deze bronnen af gesitueerd. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering betreft de nieuwe situering van de bedrijfswoning.
- Wat betreft de externe veiligheidsaspecten die betrekking hebben op de luchthaven Schiphol wordt verwezen naar paragraaf 4.6.

Beperkte verantwoording groepsrisico A4

Als gevolg van een ongeluk met een tankwagen kan zich een warme of koude BLEVE voordoen, of er kan een toxische wolk ontstaan door het lekken van toxisch gas of vloeistof.

Een koude BLEVE kondigt zich niet aan, maar vindt onverwachts plaats. Hulpdiensten kunnen uitsluitend de gevolgen bestrijden. Bij een warme BLEVE kunnen hulpdiensten, indien tijdig aanwezig, de opwarming van de drukhouder voorkomen. Belangrijk bij een ongeval met brandbare gassen is dat de brandweer zo snel mogelijk bij de tankwagen is, zodat deze onmiddellijk gekoeld kan worden om een warme BLEVE (vuurbal en drukgolf) of koude BLEVE te voorkomen. Essentieel is daarbij dat de brandweer voor een langere periode voldoende bluswatercapaciteit heeft. De snelheid van het ter plaatse komen is van groter belang dan de bestrijding van de gevolgen van een BLEVE. Hierdoor kunnen de bezoekers en werknemers tijdig geëvacueerd worden.

Bij een ongeval met toxische gassen en vloeistoffen kan de brandweer optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met een waterscherm. Een tijdige waarschuwing van de bevolking om te schuilen (ramen en deuren sluiten en ventilatie uitschakelen) en evacuatie naar locaties buiten het invloedsgebied zijn de belangrijkste taken van de brandweer en het bevoegd gezag bij een ongeval met giftige gassen en vloeistoffen.

Een belangrijke oorzaak waarom de hulpdiensten niet kunnen voldoen aan de hulpvraag is dat het scenario zich snel ontwikkelt. De giftige gaswolk zal, mede afhankelijk van de weersomstandigheden, reeds binnen enkele minuten een groot gebied kunnen bestrijken. De (regionale) brandweer zal het Waarschuwings- en Alarmeringssysteem activeren (WASpalen) om de bevolking te alarmeren. Daarnaast kan ook NL-Alert worden ingeschakeld.

Voor de bestrijding van een calamiteit is de inrichting van het gebied van belang. Naast het tijdig aanwezig zijn met voldoende materieel is tevens de bereikbaarheid in algemene zin cruciaal.

De opkomsttijd is de tijd die de brandweer nodig heeft vanaf de melding tot het ter plaatse komen bij een incident. Voor de hulpverleningsdiensten is het van belang dat ze snel naar de incidentlocaties kunnen. In de Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid zijn normen voor maximale opkomsttijden gesteld. Bij de veiligheidsregio dient advies te worden ingewonnen of de bereikbaarheid en daarmee de opkomsttijden voldoende zijn gewaarborgd.

Voor de bestrijding is bluswater ook van belang. Hier gaat het om een beoordeling van de feitelijk aanwezige bluswatercapaciteit, zowel primair (brandkranen), secundair (geboorde putten en open water) en tertiair bluswater (aanvullende bluswatervoorzieningen). Daarbij wordt beschouwd of dit overeenkomt met de benodigde bluswatercapaciteit in het geval van een calamiteit van één van de twee scenario's. Op dit punt dient de veiligheidsregio om advies te worden gevraagd.

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.

Binnen de 150 meter zijn personen (ook in gebouwen) onvoldoende beschermd tegen de gevolgen van een ('koude') BLEVE. Buiten de 150 meter is, in het geval van een BLEVE, schuilen in een gebouw of woning in beginsel de beste manier om de calamiteit te overleven. Op een afstand van ten minste 325 meter zijn de effecten van een BLEVE verminderd tot 1% letaal. In het geval van schuilen is het zaak een veilige plek binnen een gebouw op te zoeken buiten het bereik van rondvliegend glas (zoals een toilet of badkamer). Na afloop van de BLEVE dient het gebied ontvlucht te worden om effecten door de secundaire branden te vermijden.

Bij een calamiteit waarbij toxische gassen vrijkomen is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw het voorkeursscenario. Mensen op grotere afstand van de risicobron kunnen bij een tijdige waarschuwing het gebied op tijd ontvluchten. Bij een calamiteit met toxische gassen zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen gaan en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang. In verband met een mogelijk toxisch scenario wordt standaard geadviseerd om bij nieuwe woon- en verblijfsgebouwen het ventilatiesysteem centraal uitschakelbaar te maken, om te voorkomen dat een toxisch gas (rook) naar binnen wordt gezogen.

Bij de inrichting van het plangebied is het van belang dat de locatie goed te ontvluchten is om personen na afloop van een BLEVE weg te kunnen leiden van de calamiteit. Vluchtroutes dienen zo veel mogelijk personen direct van de calamiteit weg te leiden. De mensen binnen het plangebied kunnen worden verondersteld goed zelfredzaam te

zijn. Binnen het plangebied zal sprake zijn van mensen met een normale mobiliteitsfactor. Binnen het plangebied dient aandacht te zijn voor de vluchtoutes die in geval van een calamiteit kunnen worden gebruikt. Het advies van de veiligheidsregio/brandweer kan hier een hulpmiddel zijn.

Bij blootstelling aan een toxisch gas biedt 'schuilen' de beste wijze van zelfredzaamheid. Schuilen vindt plaats binnen bouwwerken. De mate waarin deze bouwwerken afsluitbaar zijn tegen de indringing van toxisch gas en de tijdsduur dat deze bouwwerken worden blootgesteld zijn hierbij parameters. Bij nieuwe gebouwen, zoals in dit geval ook zullen worden gebouwd, is sprake van een steeds betere isolatie die zorgt voor een goede bescherming tegen het binnendringen van toxisch gas en zijn extra maatregelen niet noodzakelijk. Wel wordt geadviseerd het ventilatiesysteem centraal uitschakelbaar te maken, dit om te voorkomen dat een toxisch gas (rook) naar binnen wordt gezogen.

Het gebruik van een WAS (waarschuwing- en alarmeringssysteem) en NL-Alert moet personen waarschuwen voor de gevolgen van het incident. Daarbij is het van belang dat dit systeem voldoende dekkend is. De Veiligheidsregio draagt in samenwerking met overheden zorg voor een dergelijk systeem. Bij een BLEVE kan schuilen in een gebouw eveneens relevant zelfredzaam gedrag zijn, afhankelijk van de afstand tot de calamiteit (minimaal 150 meter). Bouwkundige maatregelen kunnen worden doorgevoerd om gebouwen beter te beschermen tegen de drukgolf van de BLEVE. Gezien de omvang van de risico's en de hoge kosten van dergelijke maatregelen, wordt dit niet geadviseerd.

4.8 Water

4.8.1 Inleiding

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de "watertoets": de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem. Gevolg is dat overleg moet plaatsvinden met de waterbeheerders en dat in het bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

4.8.2 Beleid

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft tot doel het bereiken van een goede ecologische en chemische toestand in alle wateren in Europa in 2015.

Rijksbeleid

Water heeft invloed op de ruimtelijke ordening. Het kabinetsstandpunt "Waterbeleid in de 21e eeuw" (WB21) geeft aan dat bij nieuwe ruimtelijke besluiten water voortaan expliciet in beeld moet worden gebracht. Daarom dient een bestemmingsplan een volledig uitgebouwde waterparagraaf te hebben. Zo'n paragraaf bevat de "watertoets". Het doel van het uitvoeren van deze toets is te waarborgen dat de waterhuishoudkun-

dige doelstellingen bij de planvorming expliciet en op een evenwichtige wijze in de beschouwing worden genomen.

Waterbeleid in de 21e eeuw (WB21)

Het huidige systeem van waterbeheer kent vele mogelijkheden tot afwenteling. Te vaak leggen burgers en overheden hun problemen op het bord van een ander. De commissie meent dat het uitgangspunt “niet afwentelen” moet gelden voor het watersysteem zelf, voor de bestuurlijke verantwoordelijkheden en voor de kosten.

Om veiligheid te creëren en schade door wateroverlast en door droogte te voorkomen, kiest de Commissie voor een drietrapsstrategie bij de keuze van maatregelen. De drietrapsstrategie krijgt een verplichtend karakter voor alle overheden:

- Overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms vasthouden in de bodem en oppervlakte water;
- Zonodig water tijdelijk bergen in retentiegebieden langs de waterlopen waarvoor ruimte moet worden gecreëerd;
- Pas als mogelijkheid 1 en 2 te weinig opleveren, water afvoeren naar elders of, als dat niet kan, het water bij extreme omstandigheden gecontroleerd opvangen in daarvoor aangewezen gebieden;

Bij het waterbeheer in de stad zelf wordt steeds meer gewerkt volgens het principe van geen afwenteling. Dit gebeurt met het bergen en infiltreren van water binnen het stedelijk gebied. Dit waterneutraal bouwen komt echter hoofdzakelijk voor in nieuwe stedelijke uitbreidingen. In het stedelijk gebied moeten ook maatregelen worden getroffen om het water langer vast te houden en minder snel af te voeren naar elders (lokale berging, vasthouden bij de bron). Om problemen niet af te wentelen op de omgeving is voldoende bergingscapaciteit nodig in het oppervlaktewatersysteem binnen de stad in combinatie met infiltratie in de bodem.

Waterwet

De Waterwet vormt de basis voor normen die aan watersystemen kunnen worden gesteld. Voor primaire waterkeringen blijken de normen uit de wet zelf, andere normen voor rijkswateren worden opgenomen in het Waterbesluit of de Waterregeling.

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in december 2015 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

Provinciaal beleid

Provinciale Watervisie 2021 ‘Buiten de oevers’

De Watervisie 2021 "Buiten de oevers" is vastgesteld op 16 november door de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. De watervisie geeft een vervolg aan het provinciale Waterplan 2010-2015. De Watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie is een strategisch beleidsdocument voor de periode 2016-2022 en beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale structuurvisie. In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water en werkt die uit in doelstellingen voor onder andere veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast.

Beleid hoogheemraadschap

Waterbeheerplan 5 (WBP5)

In het Waterbeheerplan, dat op 9 maart 2016 is vastgesteld, zijn de hoofddoelen van het hoogheemraadschap uiteengezet (zorg voor veiligheid voldoende schoon water en de omgang met afvalwater). Doel is om het gebied van het waterschap nu en in de toekomst goed te beschermen tegen overstromingen en wateroverlast, te zorgen voor een goede waterkwaliteit, het afvalwater op duurzame wijze te zuiveren en de grondstoffen te hergebruiken. In het WBP5 staat samenwerking centraal. Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

Keur 2015 en uitvoeringsregels Keur 2015

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatswerken. De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Uitvoeringsregels staat hoe Rijnland activiteiten bij het water regelt.

Voorkeursvolgorde voor Afvalwater en zorgplicht behandeling Hemelwater

Rijnland geeft de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. Wij volgen hierbij de voorkeursvolgorde (rijksbeleid), waarbij voorop staat het voorkomen van het ontstaan van afvalwater, als er afvalwater is het zoveel mogelijk beperken van verontreiniging en waar mogelijk afvalwaterstromen worden gescheiden. De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze voorkeursvolgorde is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat. Rijnland streeft naar samenwerking in de afvalwaterketen en wil hierover graag adviseren.

Naast een voorkeursvolgorde voor afvalwater geldt voor de behandeling van hemelwater de zorgplicht. Rijnland geeft daarbij de voorkeur aan brongerichte maatregelen

boven 'end-of-pipe' maatregelen. Het te lozen hemelwater mag geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater veroorzaken. Voorbeelden om dit te bereiken zijn duurzaam bouwen, infiltratie, het toepassen van berm- of bodempassage en (straat)kolken met extra zand-slibvang of zakputten. Als ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of – als laatste keus – aansluiten op het gemengde stelsel.

Watercompensatie

In het geval van herstructurering, nieuwbouwplannen of andere ruimtelijke ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak vergroot wordt, zal er watercompensatie plaats moeten vinden. Die compensatie heeft Rijnland gesteld op een aandeel open water van minimaal 15 procent over de toename aan verhard oppervlak.

Bij demping van oppervlaktewater is volledige compensatie van toepassing. Bij watercompensatie zal onder andere gekeken moeten worden naar een verbetering van de circulatie van het water en het toepassen van natuurvriendelijke oeverinrichting. Er wordt onder meer gestreefd naar een vermindering van de afvoer van schoon water naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen wordt - voor zover het mogelijk is – waterneutraal gebouwd (geen afwenteling van wateroverlast op andere gebieden).

4.8.3 Toetsing onderhavig project

Onderhavig plan betreft het vergroten van het verhard oppervlak, waarbij tevens een deel van het bestaande oppervlaktewater wordt gedempt. De oppervlaktes zijn in navolgende tabel overzichtelijk in beeld gebracht:

Onderdeel	Oppervlakte	Opmerking
Bestaande verharding		
Bestaande bebouwing	17.828 m ²	
Bestaande bestrating	42.309 m ²	
Totaal	60.137 m ²	
Verharding nieuwe situatie		
Verharding bebouwing	26.867 m ²	
Verharding bestrating	57.508 m ²	
Totaal	84.374 m ²	
Saldo nieuwe verharding	24.237 m ²	
Oppervlaktewater		
Water te dempen	3.904 m ²	
Kavelrandsloot te dempen	1.700 m ²	
Nieuw water	9.711 m ²	

Zoals uit het overzicht blijkt komt er in de nieuwe situatie in totaal 24.237 m² meer verharding. Dit dient volgens de stelregel worden gecompenseerd met extra waterberging met een omvang van 15% van dit oppervlak. Dit is (15% x 24237 m²) = 3.635 m². Hier komt bij dat de gedempte vijvers en kavelrandsloot voor 100% moeten worden gecompenseerd. De oppervlakte hiervan is 5.604 m². Samen met de watercompensatie-opgave leidt tot een waterbergingsopgave van 9.239 m².

Met onderhavig plan wordt in totaal 9.711 m² aan waterberging gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de vereiste watercompensatie.

Conclusie

Met onderhavig plan wordt voldaan aan de vereiste watercompensatie. Het plan zal in het kader van het wettelijk vooroverleg, zoals vastgelegd in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, nader worden beoordeeld door het Hoogheemraadschap van Rijnland.

4.9 Natuur

Algemeen

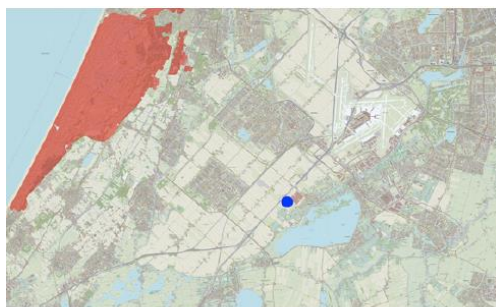
Bij alle ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het projectgebied. Voordat ruimtelijke ingrepen mogen plaatsvinden, dient te worden beoordeeld of er onderzoek nodig is in het kader van de Wet natuurbescherming en eventuele andere betrokken natuurregeling. Er moet worden bepaald of met de ingrepen negatieve effecten op beschermde gebieden en soorten zijn te verwachten en of daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing noodzakelijk is.

Toetsing

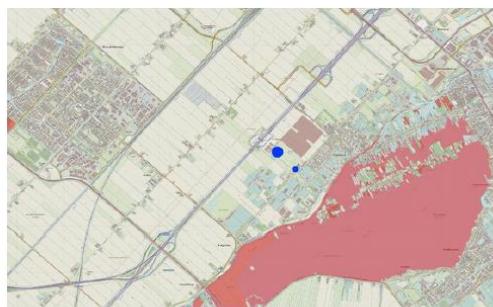
Er is een quick scan ecologie uitgevoerd in het kader van onderhavig plan⁶. Hierna wordt kort ingegaan op de resultaten.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen nabij een Natura 2000 gebied. Ook is het plangebied niet in of nabij een gebied gelegen dat onderdeel is van het Natuurnetwerk Nederland.



Ligging van de Natura 2000-gebieden.



Ligging van de Natuurnetwerk Nederland.

Het beschermde Natura 2000-gebied ligt op een afstand van ruim 10 kilometer van de planlocatie. De werkzaamheden betreffen de uitbreiding van het hotel en de bouw van een bedrijfswoning. De kans dat er een significante wijziging in de emissie is, is nagenoeg afwezig. Een berekening van de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden is niet noodzakelijk. Andere aantastingen van kwalificerende habitats of soorten in het Natura 2000-gebied door de ruimtelijke ontwikkelingen, kunnen eveneens worden uitgesloten.

De gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland liggen op vrij

⁶ Quick scan ecologie Hotel Schiphol te Haarlemmermeer, 19 april 2018, Els&Linde B.V., kenmerk 18.073

grote afstand van de planlocaties. Gelet op de afstand, aard en de omvang van het voornemen, wordt geen effect verwacht.

Soortenbescherming

Uit de resultaten van de quick scan ecologie (en het veldbezoek van 19 april 2018) is gebleken dat binnen het perceel alleen de bunzing als beschermde soort kan worden verwacht, andere soorten worden niet verwacht. De bunzing zal echter voornamelijk langs de randen van het perceel lopen. Als de randen zo worden ingericht dat er meer dekking ontstaat voor de bunzing zal er geen negatief effect op de soort ontstaan. Vooral rondom de vijver kunnen broedende vogels worden aangetroffen. Door buiten de broedtijd te werken wordt een effect vermeden.

Conclusie

Wat betreft gebiedsbescherming worden er geen effecten op de Natura 2000-gebieden verwacht. Vooral de grote afstand is hiervan de oorzaak.

Wat betreft de soortenbescherming is gebleken dat er een geringe kans is op de bunzing aan de randen van het perceel. Door met de inrichting rekening te houden met de bunzing (ontwikkelen van dekking) zal er geen negatief effect ontstaan op de soort. Een aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk. Er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. Wel zullen (bouw- en aanleg-)werkzaamheden moeten starten buiten het broedseizoen en daarnaast is altijd de zorgplicht van toepassing.

Tevens zal de huidige ecologische verbinding minimaal in stand moeten worden gehouden door behoud van een watergang vanaf de duiker onder de A4 tot aan de Aalsmeerderweg. Deze moet worden ingepast in de 30 meter brede groenstrook met behoud van landschappelijk, recreatieve waarden en een langzaamverkeersverbinding. In het voorliggende groenplan/landschappelijke inpassingsplan wordt hierin voorzien.

4.10 Archeologie

4.10.1 Wettelijk kader

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. In het verdrag staat: Archeologische waarden moeten als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen.

Met het in werking treden van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in september 2007 is het verdrag wettelijk verankerd en is de Monumentenwet 1988 herzien. Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht, die de Wamz en de Monumentenwet 1988 heeft vervangen.

Een belangrijk archeologisch doel van de Erfgoedwet is om het archeologisch erfgoed ter plekke te behouden. Daarom is het verplicht om vroegtijdig in het proces van de ruimtelijke ordening rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden en hierin een afweging te maken. Vroegtijdig onderzoek maakt namelijk ruimte om te overwegen om archeologievriendelijke alternatieven toe te passen.

Als het archeologisch bodemarchief niet kan worden ontzien, kan voorafgaande aan de bodemverstoring een archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Of een onderzoek nodig is en welk onderzoek dit moet zijn, wordt bepaald op basis van de aanwezige archeologische waarden en de aard en omvang van de bodemingreep. De kennis die hierbij wordt vergaard, levert informatie op die ook als inspiratiebron kan dienen voor het ontwerp van een gebouw of bij het inrichten van de openbare ruimte. Zo kan het 'verhaal van de plek' ook door toekomstige generaties nog worden gelezen.

4.10.2 Uitgevoerd onderzoek

Inleiding

Bureau voor Archeologie heeft een bureauonderzoek uitgevoerd voor bouwwerkzaamheden aan de Rijksweg A4 te Rijsenhout.

De vraagstelling van het onderzoek luidt: hoe kan rekening gehouden worden met eventuele archeologische waarden bij de voorgenomen ontwikkeling? Het onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met de richtlijnen van de KNA, protocol 4002. In het kader van het onderzoek zijn kaarten, databases en literatuur geraadpleegd om te komen tot een gespecificeerde archeologische verwachting van het gebied.

Resultaten bureauonderzoek

Dieper dan -12 m NAP kunnen resten uit het Paleo- en Mesolithicum voorkomen, voor zover dit niveau niet is geërodeerd door geulafzettingen. In het zuidwestelijk deel is op basis van verouderde hoogtegegevens mogelijk een kwelderoeverwal aanwezig. Hierop kunnen resten van bewoning uit het Neolithicum voorkomen. Echter, uit actuele hoogtegegevens blijkt dat ter plaatse van de mogelijke kwelderoeverwal een tuin is aangelegd met veel reliëfverschillen. Aangenomen wordt dat de bodem hier reeds is verstoord. Intacte resten uit het Neolithicum worden daarom niet meer verwacht.

In het plangebied was gedurende de WOII een schijnvliegveld gevestigd. Na de oorlog zijn alle (bovengrondse) structuren verwijderd. Ondergrondse structuren zouden in theorie nog aanwezig kunnen zijn. Deze zouden vanaf het oppervlak tot ongeveer 2 m diep kunnen voorkomen. Echter, aangezien de structuren na WO II zijn verwijderd en vanwege de huidige inrichting van het plangebied wordt de kans op behoudenswaardige resten gering geacht.

Bureau voor Archeologie adviseert het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling mits de open ontgraving niet dieper reikt dan -12 m NAP.

Conclusie

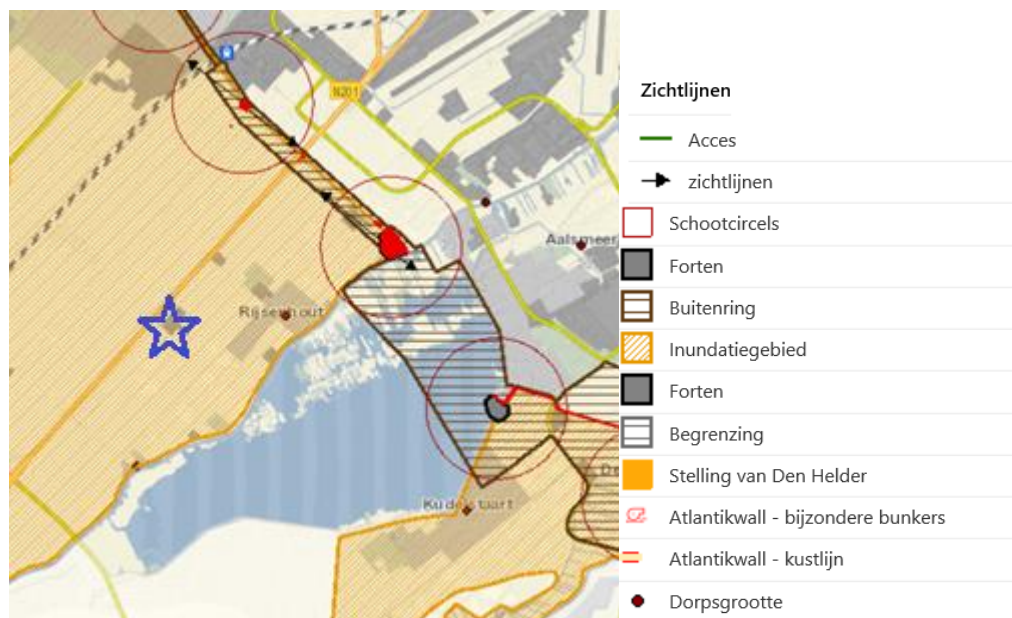
Het aspect archeologie leidt niet tot belemmeringen voor onderhavig project.

4.11 Cultuurhistorie

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmings- en wijzigingsplannen.

Toetsing

In het kader van het aspect cultuurhistorie is de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de geraadpleegd. Hieruit blijkt dat er naast de aanduiding als inundatiegebied het projectgebied het gebied geen cultuurhistorische waarden betreft. Tevens maakt het onderdeel uit van de Haarlemmermeerpolder. Met onderhavig project worden geen cultuurhistorische waarden aangetast.



Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord-Holland, blauwe ster globale aanduiding projectgebied

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.12 Verkeer en parkeren

Verkeer

Het hotel is in de huidige situatie alleen bereikbaar via de Rijksweg A4. Zoals in de planbeschrijving reeds is beschreven zal een nieuwe weg, de Tijmweg, aan de oostelijke zijde van het plangebied worden gecreëerd. Deze tweede ontsluiting sluit aan op de Bennebroekerweg, waar in de toekomst een rotonde gecreëerd zal worden. De Tijmweg zorgt voor een verbetering van de gebiedsontsluiting en tevens garandeert het een goede bereikbaarheid van het hotel bij een toename van het aantal gasten. Het verkeer wordt opgenomen in zowel het nieuwe als bestaande verkeersbeeld. Tevens zijn er geen negatieve gevolgen voor de doorstroming en verkeersveiligheid en zijn er met het plan voldoende parkeerplaatsen voorzien. Op het gebied van verkeer is geen sprake van negatieve milieueffecten.

Parkeren

In de huidige situatie zijn 1326 parkeerplaatsen ten behoeve van het hotel aanwezig, waarbij 16 van deze parkeerplaatsen geschikt zijn voor bussen. In de toekomst wor-

den 380 nieuwe parkeerplaatsen voorzien en nog eens 20 parkeerplaatsen voor bussen. Hiermee komt het totaal aantal parkeerplaatsen op 1726 parkeerplaatsen.

De gemeente Haarlemmermeer heeft eigen parkeernormen vastgesteld (Parkeernormen 2018). Voor hotels zijn de volgende normen van toepassing.

	<i>Min. norm Per 10 kamers</i>	<i>Max. norm Per 10 kamers</i>	<i>Aandeel bezoekers</i>
1* Hotel	4,40	4,60	77%
2* Hotel	6,00	6,80	80%
3* Hotel	6,30	7,30	77%
4* Hotel	8,50	9,50	73%
5* Hotel	10,80	13,40	65%

Parkeernormen uitgaande van ligging in niet stedelijk gebied, buitengebied (de van toepassing zijnde norm is gehighlight) (Bron: Parkeernormen 2018)

De parkeernorm is voor dit project als volgt bepaald:

Hoofdgroep	Horeca en (verblijfs-)recreatie
Functie	4* hotel
Mate van stedelijkheid	niet stedelijk
In of in de buurt van een centrum	geen centrum in de directe omgeving, of buitengebied
Afstand tot HOV-halte of treinstation	Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation
OV-vergoeding	Niet van toepassing
Minder autogebruik doelgroep	Nee

Op grond van het voorgaande is een parkeernorm van 8,5 parkeerplaatsen per 10 kamers van toepassing en een aandeel bezoekers van 73%. In de nieuwe situatie worden 444 kamers toegevoegd, wat neer komt op 377,4 extra parkeerplaatsen.

Gezien voorgaande dient er te worden voorzien in 378 extra parkeerplaatsen. Het projectgebied zal worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid, er worden 380 extra parkeerplaatsen toegevoegd (en daarnaast ook nog 20 busparking-plekken). Voor de exacte situering van de parkeerplaatsen wordt verwezen naar de planbeschrijving in paragraaf 2.3. Parkeren vormt hierdoor geen belemmering voor voorliggende ontwikkeling.

4.13 Explosieven

Uit het archeologisch onderzoek is gebleken dat op de gronden van besluitgebied is in WO II door de Duitsers een voormalig schijnvliegveld aangelegd met als doel de geallieerden te misleiden hun bommen af te werpen op Schiphol. Derhalve is, in april 2007, door Riel Explosive Advice & Services Europe BV een vooronderzoek uitgevoerd naar conventionele explosieven binnen het totale PrimAvieragebied. In het onderzoek is het volgende geconcludeerd: "Het is niet mogelijk om het verdachte gebied nauwkeurig (horizontaal) af te bakenen. Wel kan worden vastgesteld dat in het gebied waar het voormalig schijnvliegveld heeft gelegen een verhoogd risico is op

het aantreffen van niet gesprongen conventioneel explosief. Het grootste deel van het projectgebied is reeds geroerd. Bij toekomstige werkzaamheden wordt rekening gehouden met de mogelijke aanwezigheid van explosieven en dit aspect nader beschouwd.“

Voorafgaand aan de daadwerkelijke bouw- en graafwerkzaamheden bij onderhavig plan zal een nadere inspectie inzake explosieven plaatsvinden.

4.14 Kabels, leidingen

Zoals voorgaand, in paragraaf 1.3, beschreven bevindt zich volgens het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Midden' tussen de bebouwing van het hotel en de parkeerplaats bevindt zich een strook met de dubbelbestemming Leiding – Gas. De grond met deze bestemming is bestemd ten behoeve van een ondergrondse leiding voor het transport van gas. Met onderhavig plan worden geen werkzaamheden uitgevoerd op deze gronden, waardoor er geen belemmeringen voordoen.

In het kader van de graafwerkzaamheden zal een KLIC melding uitgevoerd worden. Bij de werkzaamheden wordt daardoor rekening gehouden met de ligging van eventuele kabels en leidingen in het besluitgebied. Het aspect kabels en leidingen vormt hierdoor geen belemmering voor onderhavig project.

5 Maatschappelijke en economische haalbaarheid

5.1 Maatschappelijke haalbaarheid

De concept-ruimtelijke onderbouwing zal in het kader van het wettelijke vooroverleg conform artikel 3.3.1 Bro ter beoordeling worden aangeboden aan de vooroverleg-partners. Het ontwerpbesluit zal daarnaast ter inzage worden gelegd, waarmee burgers en maatschappelijke organisaties een kans krijgen een reactie in te brengen.

5.2 Economische haalbaarheid

Inleiding

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan de verlening van de vergunning een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in de vergunning opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

Beoordeling en conclusie

Het project betreft een particulier initiatief op particulier grondgebied. Het project verloopt voor de gemeente kostenneutraal. De gemeente loopt daarnaast geen financieel risico bij dit project. De kosten worden verrekend met de particuliere initiatiefnemer middels de mogelijkheden die de legesverordening biedt.