RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

PROJECT	Woodstock
LOCATIE	Sloterweg 327 te Badhoevedorp
STATUS	Definitief
PROJECTNUMMER	123757
DATUM	28 november 2022
AUTEUR	ing. B.M. (Bart) van den Haak



Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

info@meesruimteenmilieu.nl | www.meesruimteenmilieu.nl | IBAN NL94ABNA0587770562 | KvK 34237628

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

Inhoudsopgave

		pagina
1	Inleiding	4
2	Planbeschrijving	5
2.1	Projectlocatie	5
2.2	Beschrijving van het plan	5
2.3	Planologisch kader	8
3	Ruimtelijk beleid	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Gemeentelijk beleid	16
4	Omgevingsaspecten	19
4.1	Verkeer en parkeren	19
4.2	Archeologie	20
4.3	Water	20
4.4	Bedrijven en milieuzonering	22
4.5	Externe veiligheid	23
4.6	Geluid	24
4.7	Luchtkwaliteit	26
4.8	Natuur	27
4.9	Bodem	29
4.10	Duurzaamheid	30
4.11	Luchthavenindelingsbesluit	30
4.12	(Vormvrije) m.e.r-beoordeling	32
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	33
5.1	Economische uitvoerbaarheid	33
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	34

Bijlagen

Bijlage 1	Ontwerptekeningen deel I
Bijlage 2	Ontwerptekeningen deel II
Bijlage 3	Onderzoek externe veiligheid
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek
Bijlage 5	Ecologische quickscan
Bijlage 6	Stikstofdepositieberekening gebruiksfase
Bijlage 7	Watertoets
Bijlage 8	Overzicht verharding bestaande en toekomstige situatie
Bijlage 9	Toelichting concept Short- & extended stay housing
Bijlage 10	Akoestisch onderzoek beoordeling geluidbelasting

1 Inleiding

In opdracht van de grondeigenaar van het perceel aan de Sloterweg 327 te Badhoevedorp, hierna initiatiefnemer, heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling ter plaatse van het betreffende perceel. De initiatiefnemer heeft als doel een deel van de bestaande bebouwing te slopen en nieuwbouw te realiseren.

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van 240 short-stay appartementen, uitgevoerd in meerdere volumes met een maximale hoogte van vijf bouwlagen. De appartementen hebben een logiesfunctie die bedoeld zijn voor tijdelijk gebruik en zijn verdeeld zijn over een drietal vleugels die verbonden zijn middels tussenliggende bebouwing. Tussen de vleugels wordt een gezamenlijke buitenruimte gerealiseerd. De bestaande boerderij in het lint krijgt een nieuwe, ondersteunende functie ten behoeve van de toekomstige gebruikers. Het plan is dusdanig opgezet dat het overgrote deel van de logiesfuncties worden afgeschermd door een volume langs de A9. In dit volume wordt ruimte gemaakt voor andersoortige functies dan de logiesfunctie. Middels deze geluiddempende buffer wordt op het achtergelegen terrein een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd voor de gebruikers van de short-stay appartementen.

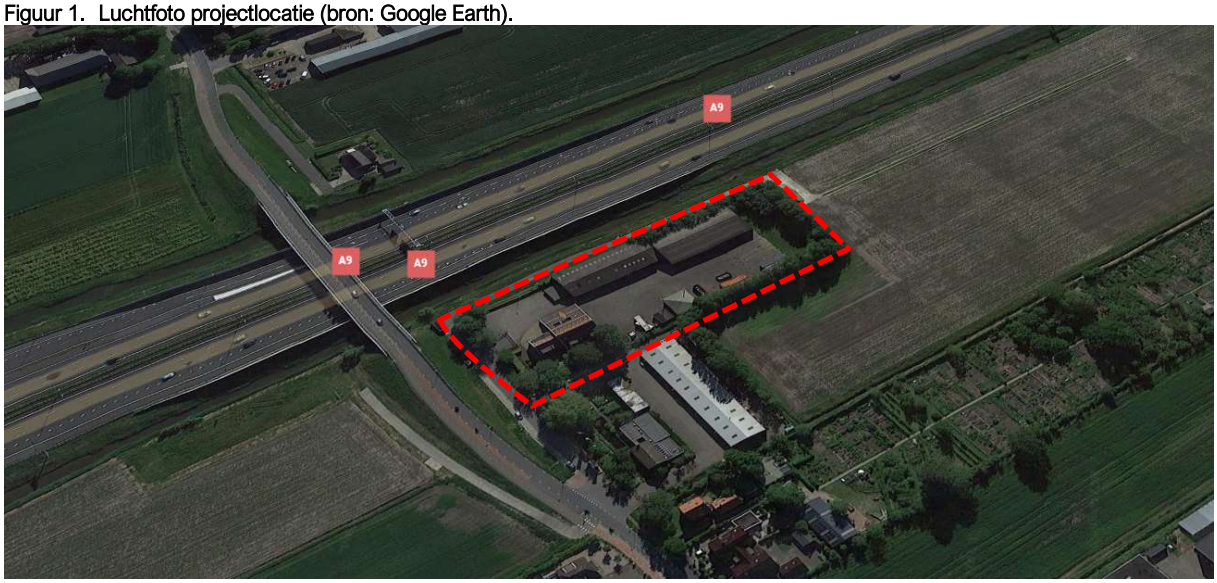
De beoogde ontwikkeling is strijdig met de regels van het geldende bestemmingsplan, waardoor het doorlopen van een planologische procedure noodzakelijk is. Onderdeel van deze procedure is de motivatie om af te wijken van het geldende bestemmingsplan, de zogenaamde ruimtelijke onderbouwing. In de voorliggende rapportage wordt de ruimtelijke onderbouwing gegeven waarin het project zowel ruimtelijk als milieutechnisch is gemotiveerd.

2 Planbeschrijving

2.1 Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen aan de Sloterweg 327 te Badhoevedorp, gemeente Haarlemmermeer. Het kavel (gemeente Haarlemmermeer. Sectie AI, perceel 190) is 7614 m^2 groot. Het is een langwerpige kavel dat aan de zuidoostelijke zijde aan de Sloterweg grenst. De lange, zuidwestelijke zijde van het perceel is gelegen langs de nieuwe verlegging van de snelweg A9. Aan de westzijde ligt akkerland en aan de noordzijde deels akkerland en een kavel met een bedrijf. Het perceel wordt ontsloten via de Sloterweg en is gelegen op circa 400 meter afstand van de rand van de kern Badhoevedorp. De winkelkern van Badhoevedorp ligt op circa 1 kilometer afstand en is via de Sloterweg in een rechte lijn te bereiken.

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie (bron: Google Earth).



2.2 Beschrijving van het plan

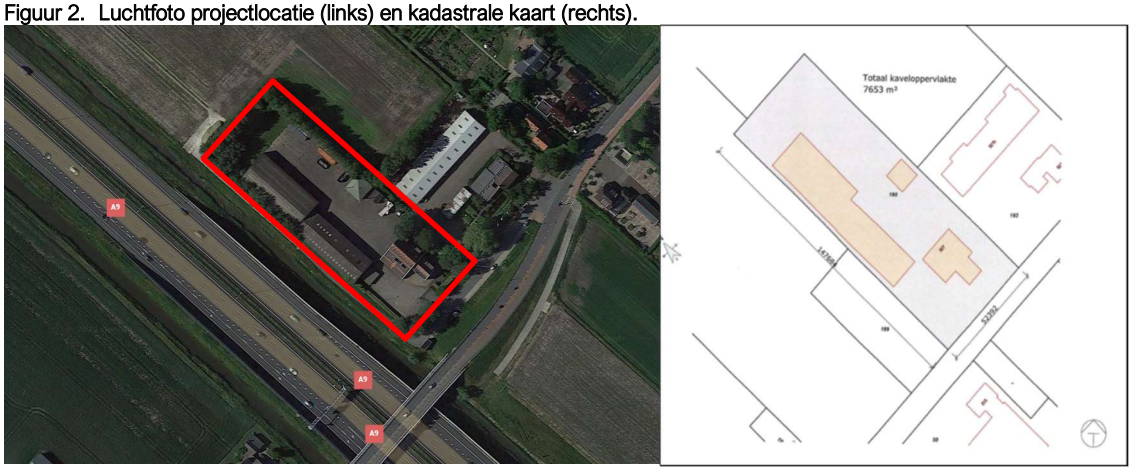
2.2.1 Huidige situatie

Op de projectlocatie is in de huidige situatie bedrijfsbebouwing aanwezig die tot voor kort werd gebruikt door Touchdown Aviation (TDA). TDA is een van de grootste leveranciers van vliegtuigonderdelen in West-Europa. Inmiddels is het bedrijf verhuisd naar Lijnden en is de bedrijfsbebouwing niet langer in gebruik.

De bestaande bedrijfsbebouwing bestaat uit een oude boerderij met opslagloodsen en een hooiberg. De boerderij dateert uit 1894 en behoort daarmee tot de oude oorspronkelijke bebouwing van de Haarlemmermeer. De boerderij is in de huidige situatie ingericht als kantoorruimte en de twee opslagloodsen waren voorheen in gebruik ten behoeve van opslag van goederen. De gebouwen voldoen inmiddels niet meer aan de wensen en eisen die de markt aan bedrijfsbebouwing stelt. Om deze reden is de initiatiefnemer voornemens deze bebouwing te slopen en ter plaatse nieuwbouw te realiseren.

Het perceel heeft een oppervlakte van 7.614 m^2, waarvan in totaal 2.041 m^2 is bebouwd. Rondom de bebouwing is verder op het perceel sprake van 3.184 m^2 verharding. Het is een langwerpig diep kavel dat met de smalle kant aan de Sloterweg grenst. De voormalige boerderij past in de lintbebouwing langs de Sloterweg.

Figuur 2. Luchtfoto projectlocatie (links) en kadastrale kaart (rechts).



Op 16 april 2015 is door de gemeente Haarlemmermeer een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van een bedrijfspand met een magazijn en een kantoor, alsmede de sloop van de bestaande boerderij. Door de verhuizing van het bedrijf TDA naar Lijnden is dit plan niet gerealiseerd. Het bestemmingsplan is echter wel gewijzigd naar de eerder beoogde situatie. Inmiddels is een nieuw initiatief ontstaan, waarbij is gekozen de boerderij te behouden en de locatie een zinvolle bestemming te geven en nieuw leven in te blazen met de realisatie van de short-stay accommodatie. In de volgende paragraaf volgt een beschrijving van de beoogde situatie.

2.2.2 Toekomstige situatie

Het project 'Woodstock' is opgebouwd uit een diversiteit aan functies en maakt de realisatie van een woon-werk gemeenschap mogelijk. Het plan bestaat onder meer uit de nieuwbouw van 240 short- en extended stay appartementen met maximaal vijf bouwlagen. De gebruikers van de short stay appartementen kunnen minimaal zeven dagen en maximaal zes maanden op de locatie verblijven. Hierover worden contractueel afspraken gemaakt om te borgen dat permanente bewoning wordt voorkomen. In paragraaf 2.2.3 wordt nader ingegaan op het concept van short stay.

Figuur 3. Overzichtstekening toekomstige situatie



Figuur 4. Plattegronden woningtypes



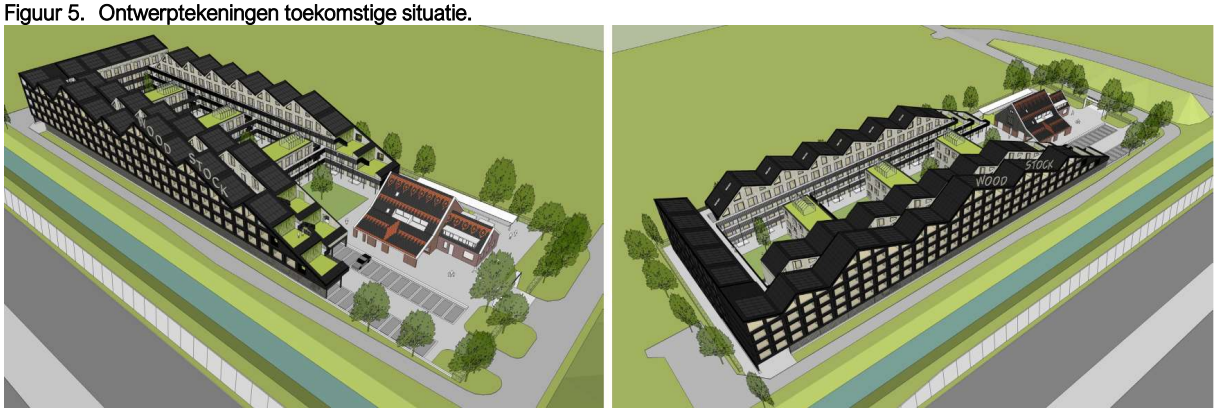
De verblijfsruimten (logiesfunctie) zijn verdeeld zijn over een drietal vleugels die verbonden zijn middels tussenliggende bebouwing. Aan de binnenzijde van de nieuwbouw wordt een gezamenlijke buitenruimte gerealiseerd. De short-stay appartementen worden in zes verschillende types uitgevoerd, waarbij de oppervlaktematen per appartement variëren tussen 21,3 en 44,8 m^2 GBO. De units worden uitgevoerd als één-, twee- of driekamerappartementen, aangevuld met een afgescheiden, natte ruimte. De gevels van de appartementen zijn gericht op de geluidluwe, binnenruimte van het plangebied. Hiermee wordt een sociaal veilige situatie gecreëerd. Primair doel is de huurders een aangenaam woonmilieu te bieden waar ze zich snel thuis voelen. Dit wordt bereikt door de interactie tussen de bewoners kansen te geven en te stimuleren waardoor een plezierige, dynamische en veelzijdige woongemeenschap ontstaat. De gemeenschappelijke voorzieningen die zowel zijn gericht op wonen, werken, verblijven als ontspannen, dragen bij aan deze doelstelling. De nieuwbouw wordt uitgevoerd met massief houten modules. Hiermee wordt een zeer duurzaam en flexibel plan gerealiseerd.

De organisatie van het ontsluitingssysteem van de woonunits (trappen en galerijen/ corridors) zijn zo georganiseerd dat de gebruikers zoveel als mogelijk langs deze ontmoetingsplekken komen. De galerijen langs de woonunits zijn zo breed gemaakt dat er nog ruimte voor een bankje is om te zitten, waarmee de sociale cohesie wordt versterkt. Verder wordt de buitenruimte benut ten behoeve van daktuinen met broeikassen.

In de bestaande situatie is aan de zijde van de Sloterweg een oude boerderij gesitueerd. De boerderij wordt behouden en krijgt in de toekomstige situatie een nieuwe functie. Het pand wordt ingezet ten behoeve van de nieuwe gebruikers. In de boerderij is ruimte gereserveerd voor onder meer een receptie, een kantoor, een klein verkooppunt van producten voor dagelijks gebruik, een (lichte) horecavoorziening met terras, een opslag, een kantoorruimte, een samenkomstruimte. Naast de boerderij wordt een collectieve fietsenstalling gerealiseerd. Ten behoeve van de bereikbaarheid wordt een shuttlebus tussen Schiphol en de projectlocatie ingezet. Daarnaast worden op de locatie diverse deelauto's verhuurd.

Op de gronden van het perceel, gelegen tussen de short-stay appartementen en de A9, wordt een volume met gemengde voorziening gebouwd. In dit bouwwerk is ruimte gemaakt voor onder meer werkplekken, fitnessruimten, een wasserette en studieruimten ten behoeve van de toekomstige gebruikers. Op de begane grond van dit volume wordt een parkeergarage gerealiseerd met een programma van 99 parkeerplaatsen. Het plan is zodanig opgezet dit volume het overgrote deel van de logiesfuncties op akoestisch vlak afschermt van de A9.

Figuur 5. Ontwerptekeningen toekomstige situatie.



In bijlage 1 en 2 zijn de ontwerptekeningen van de beoogde ontwikkeling toegevoegd.

2.2.3 Het concept short stay

Koop, sociale huur of vrijesectorhuur waren tot voor kort de drie ‘smaken’ op de Nederlandse huurmarkt. Alternatieven zijn er nog weinig, terwijl er tegelijkertijd een grote en groeiende vraag is naar tijdelijk wonen. Of het nu gaat om arbeidsmigranten, werknemers die wonen aan de ene kant van het land en (tijdelijk) elders werken of studeren. Ook zijn er diverse doelgroepen die noodgedwongen per direct een woning nodig hebben (spoedzoekers). Tijdelijke huurwoningen die inspelen op deze vraag worden ook wel aangeduid als ‘shorstay’ of flexwonen.

Het concept van short stay appartementen was tien jaar geleden voor Nederlandse begrippen vrij nieuw en de laatste jaren sterk in opkomst, terwijl het in Amerika en Azië al meer dan vijftig jaar bestaat. Het concept short- en extended stay housing richt zich niet op de leisure markt. Short stay is het structureel aanbieden van een zelfstandige woning voor tijdelijke bewoning aan één huishouden voor een aaneensluitende periode van tenminste één week en maximaal zes maanden.

Een woonduur van minder dan een week wordt gezien als toeristisch verblijf. Daarnaast is een woonduur van een week of minder in strijd met de Huisvestingswet. De gestelde bovengrens van zes maanden is gesteld om het verschil tussen ‘verblijf’ en ‘wonen’ duidelijk te maken. Volgens de Huisvestingswet moet een persoon ook ingeschreven staan in het Gemeentelijke Basisadministratie Persoonsgegevens (GBA) als hij/ zij voor langer dan zes maanden in een woning verblijft.

De short-stay accommodatie richt zich op starters op de woningmarkt, studenten, spoedzoekers, werkende jongeren, doorstromers, arbeidsmigranten, budget expats, promovendi, etc.

In bijlage 9 van de ruimtelijke onderbouwing is een nadere toelichting gegeven op het concept dat ter plaatse van de projectlocatie is beoogd.

2.3 Planologisch kader

Het geldende bestemmingsplan ter plaatse van de projectlocatie is het bestemmingsplan “Haarlemmermeer 2014”, vastgesteld op 4 december 2014 door de raad van de gemeente Haarlemmermeer.

Op basis van het geldende bestemmingsplan is op de projectlocatie de enkelbestemming ‘Bedrijf’ met de functieaanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 3.1’ van toepassing. Binnen het bouwvlak is een maximale goot- en bouwhoogte van respectievelijk 5 en 10 meter toegestaan. Aanvullend zijn op de projectlocatie de gebiedsaanduidingen ‘geluidzone – industrie’ en ‘luchtvaartverkeerzone – lib’ van toepassing.

Figuur 6. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl).



De relevante, bij de bestemming 'Bedrijf' behorende bestemmings- en bouwregels zijn in het navolgende kader weergegeven.

Artikel 4 Bedrijf

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in de tot de verordening behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten, waarbij geldt dat:
1. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2' bedrijfsactiviteiten behorende tot bedrijfscategorie 1 of 2 zijn toegestaan;
2. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.1' bedrijfsactiviteiten behorende tot bedrijfscategorie 1, 2, of 3.1 zijn toegestaan;

b. maximaal één bedrijfswoning uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning';
c. een garagebedrijf uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - garagebedrijf';
d. een zend-/ ontvangstinstallatie ter plaatse van de aanduiding 'zend-/ ontvangstinstallatie'

met daarbij behorend(e):

e. verhardingen, inritten en uitritten;
f. fiets- en voetpaden;
g. groen;
h. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
i. nutsvoorzieningen;
j. parkeervoorzieningen;
k. kantoren;

met dien verstande dat:

l. geluidzoneringsplichtige inrichtingen niet zijn toegestaan;
m. risicovolle inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen en het Vuurwerkbesluit, opslag hieronder begrepen, niet zijn toegestaan;
n. verkooppunten van motorbrandstoffen niet zijn toegestaan.

Relatie tot ontwikkeling

Op basis van de regels van het geldende bestemmingsplan is een woonfunctie in de vorm van short-stay appartementen niet toegestaan. Het doorlopen van een planologische procedure is derhalve noodzakelijk. De procedure wordt doorlopen middels een omgevingsvergunning ‘handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening’.

3 Ruimtelijk beleid

3.1 Rijksbeleid

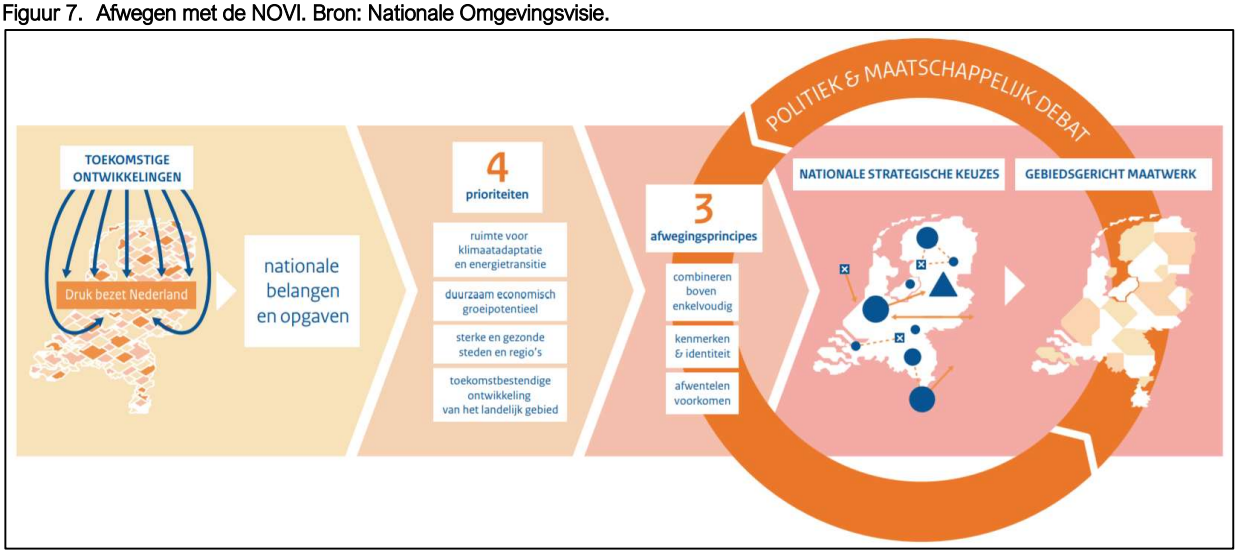
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Algemeen

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. In het kader van de nahangprocedure kunnen in de Nationale omgevingsvisie nog opmerkingen en wensen van de Tweede Kamer worden verwerkt. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 7. Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie.



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

<u>De vier prioriteiten</u>

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig
2. Kenmerken & identiteit
3. Afwentelen voorkomen

Relatie tot ontwikkeling

De nationale belangen zijn niet van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling of het plangebied. De beoogde ontwikkeling betreft een ontwikkeling die niet raakt aan de doelstellingen van het Rijk.

Conclusie

Het NOVI vormt geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Algemeen

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, geconsolideerd op 1 december 2020) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

Relatie tot ontwikkeling

Het Barro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

Conclusie

Het Barro vormt geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Algemeen

Het Bro (1 juli 2017) stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Relatie tot ontwikkeling

De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld. Op de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt in de volgende paragraaf nader ingegaan.

Conclusie

Het Bro legt geen restricties op voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.1.4 Motivering behoefte / Ladder voor duurzame verstedelijking

Algemeen

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor het eerst geïntroduceerd in de SVIR en is als motiveringseis verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: 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;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: 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.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

Relatie tot ontwikkeling

In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking is het van belang of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Gezien de omvang van de ontwikkeling kan worden gesteld dat in voorliggend geval sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De beoogde ontwikkeling maakt de realisatie van 240 short-stay appartementen met een breed scala aan ondersteunende voorzieningen mogelijk. In de regio is een zeer grote vraag van jongeren, expats, starters en spoedzoekers naar betaalbare en vaak kleine woningen maar ook naar andere woonvormen die wellicht ook gecombineerd kunnen worden met werkplekken. Voor deze groep is relatief weinig te vinden. Met de realisatie van short-stay woonmodules is de voorgenomen ontwikkeling een oplossing voor mensen die op korte termijn een betaalbare, tijdelijke woonruimte zoeken in de Metropoolregio Amsterdam.

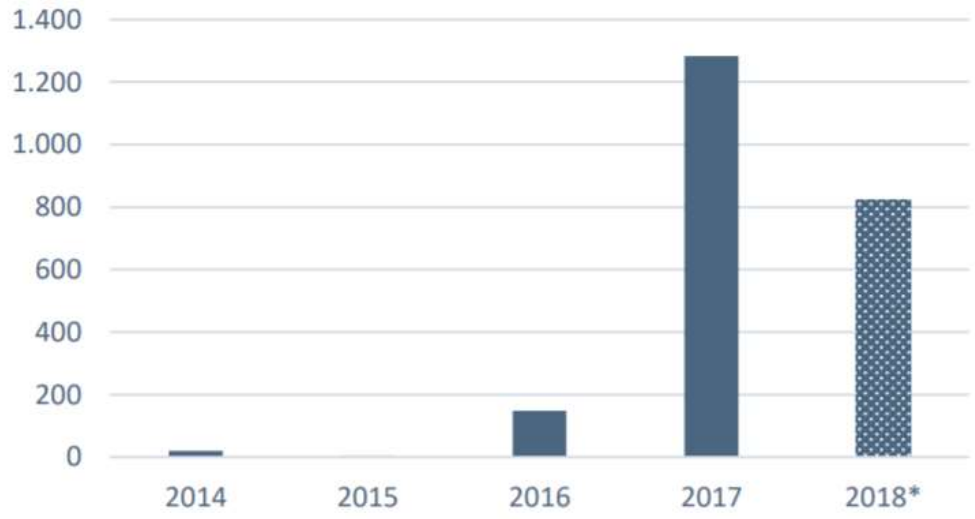
Short stay is het tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van tenminste zeven nachten en maximaal zes maanden. Hoeveel short stayers er exact zijn is lastig in te schatten. In het rapport Internationals in de Metropoolregio Amsterdam (Stadsregio Amsterdam, 2008) wordt het aantal internationals geschat op 95.000 (potentiële short stayers). Door de Kamer van Koophandel is eveneens onderzoek gedaan naar vraag en aanbod. Ook zij kunnen geen eenduidig beeld geven. Dit komt mede doordat veel aanbieders woningen aanbieden aan toeristen voor bijvoorbeeld een overnachting. Daarnaast blijkt het aantal vergunning in zijn geheel niet overeen te komen met het aantal kamers wat daadwerkelijk wordt aangeboden (Regioplan beleidsonderzoek, 2011).

Echter blijkt in het afgelopen decennia een sterk toegenomen marktvraag naar short stay en blijkt met name in de Metropoolregio Amsterdam en Schiphol een (groeiende) behoefte aan deze faciliteiten. Deze veronderstelling wordt versterkt door het rapport 'Toeristische verblijfsaccommodaties Stadsregio

Amsterdam'. In deze rapportage wordt gesteld dat de zakelijke markt (inclusief congresmarkt) jaarlijks met 2,25% per jaar zal groeien en de toeristische markt met ruim 4%. De totale jaarlijkse groei in de behoefte aan verschillende verblijfsaccommodaties is geraamd op 3,5%. Dit betekent voor de Metropoolregio Amsterdam dat er in de Metropoolregio Amsterdam en Schiphol in de komende jaren een groeiende vraag ontstaat. De 'nieuwe' international is volgens het rapport 'Short Stay: tussen bezoek en wonen' (Regioplan) vaak alleenstaand, soms met partner en heeft nog geen gezin. Zij zijn volgens het onderzoek gehecht aan één werkgever, maar hechten naast werk aan een leuke en aantrekkelijke omgeving in de nabijheid van de werkgever. Bedrijven waar de short stayers werken, bepalen mede de vraag naar de voorzieningen. Om die reden is de ligging van het plangebied, ingeklemd tussen Schiphol, Badhoevedorp en Amsterdam, een zeer geschikte locatie voor de vaak internationaal georiënteerde bedrijven in de regio.

Ondanks het tekort aan geschikte short stay appartementen, is het duidelijk dat de urgentie van dit probleem steeds meer doordringt bij woningcorporaties en overheden. Zo zijn er de laatste jaren veel flexibele woningen gebouwd, in 2017 ging het met 1.200 woningen om 8% van de productie. Het gaat meestal om woningen van circa 40 m^2, zowel een- als meergezinswoningen en vaak tijdelijk geplaatst voor tien tot 15 jaar. Deze woningen kunnen na de eerste exploitatieperiode geheel of gedeeltelijk opnieuw worden ingezet. Veel van deze projecten zijn ingegeven door het huisvestingsvraagstuk voor statushouders en de meeste projecten worden verhuurd aan spoedzoekers. Het zijn meestal één- of tweepersoonshuishoudens: starters, jongeren, (onlangs) gescheiden mensen, statushouders en arbeidsmigranten. Zie ook onderstaand figuur, flexibele studentenwoningen vallen buiten deze cijfers.

Figuur 8. Oplevering tijdelijke woningen door corporaties (2014-2018), bron: Monitor nieuwbouw sociale huurwoningen (2018).



Een andere (wereldwijde) ontwikkeling is het gebruik van short stay appartementen door toeristen. Vooral gezinnen geven tijdens een citytrip de voorkeur aan het overnachten in een full serviced appartement in plaats van in een hotel. Een appartement geeft het gezin wat meer ruimte, comfort en privacy dan het reguliere aanbod in de hotelbranche. Aanbieders van short stay appartementen schatten volgens Regioplan (bron: Short stay: tussen bezoek en wonen) dat het aandeel toeristen in hun woningen tussen de 35 en 50 procent bedraagt. Geconstateerd kan worden dat short stay appartementen een omvangrijk

Op basis van het Verblijfsaccommodatiebeleid gemeente Haarlemmermeer 2021-2025 blijkt tevens dat in de gemeente Haarlemmermeer behoefte is aan short stay appartementen, mits de appartementen zijn gelegen in een omgeving met voorzieningen. In voorliggend plan wordt een concept mogelijk gemaakt waarbij ondersteunende voorzieningen op eigen terrein beschikbaar zijn. Daarnaast worden op het gebied van mobiliteit voorzieningen aangeboden, waaronder deelauto's en een shuttlebus. Geconcludeerd kan worden behoefte is aan de beoogde voorziening. In paragraaf 3.3.2 van deze ruimtelijke onderbouwing is aanvullend ingegaan op de behoeftevraag.

Conclusie
De doelgroep van de short stayer blijkt lastig te definiëren en vaak breder dan gedacht. Op basis van het onderzoek van Regioplan blijkt dat de traditionele expat met een ruim bestedingspatroon steeds meer plaats te maken voor de 'nieuwe' international uit het middenkader. Een tijdelijke arbeidsmigrant die zelf voor woonruimte moet betalen en minder te besteden heeft. Voor onder meer deze en alle eerder genoemde doelgroepen, zoals spoedzoekers, blijkt de hoeveelheid beschikbare woonruimte te beperkt. Op basis van de analyse in deze paragraaf kan worden gesteld dat een grote behoefte bestaat aan de beoogde ontwikkeling en bijhorende voorzieningen.

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling in overeenstemming is met de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.5 Luchthavenindelingsbesluit

Algemeen
De ruimtelijke consequenties van het rijksbeleid voor Schiphol zijn geformuleerd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting.

De gemeente zorgt ervoor dat nieuwe inwoners in een zo vroegtijdig mogelijk stadium deugdelijk en objectief geïnformeerd worden over geluidsbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid (of -uitstoot en kerosinegeur) door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.

Relatie tot ontwikkeling
De beoogde ontwikkeling maakt de realisatie van hoogteaccenten ter plaatse van de planlocatie mogelijk. Het Luchthavenindelingsbesluit is daarom van belang. In paragraaf 4.11 Luchtvaartverkeer wordt het Luchthavenindelingsbesluit nader toegelicht en het plan getoetst aan het besluit.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Algemeen
De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het 'waarom' en ten dele over het 'wat'. Onder de hoofdambitie, 'balans tussen economische groei en leefbaarheid', zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen, die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Deze bewegingen zijn niet overkoepelend en zijn locatie- of onderwerp specifiek. Het gaat om de onderwerpen: Dynamisch Schiereiland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen, sterke regio's, Nieuwe energie en Natuurlijk en Vitaal landelijke omgeving.

Relatie tot ontwikkeling
In de Omgevingsvisie is ten aanzien van bedrijfslocaties opgenomen dat nieuwe werklocaties binnen de Schipholcontouren mogelijk moeten zijn. Daarbij kan het gaan om milieuhinderlijke bedrijvigheid dan wel om functies die passen bij de hubfunctie van Schiphol (kantoor- en vergaderlocaties en logistieke functies). Deze ontwikkelingen kunnen een bijdrage leveren aan de verdere ontwikkeling van het vestigingsmilieu in de internationale entree van Nederland, de kerncorridor Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Daarbij past ook een verdere ontwikkeling van Schiphol als multimodale hub.

In voorliggend plan wordt een woon-werk combinatie van functies mogelijk gemaakt, die door haar gunstige ligging aan de A9 en Schiphol een bijdrage kan leveren aan het vestigingsklimaat en de positionering van Schiphol. De Omgevingsvisie stelt geen voorwaarden ten aanzien van de realisatie van een logiesfunctie. Van strijd met de Omgevingsvisie is geen sprake.

Conclusie
De Omgevingsvisie NH2050 vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

Algemeen
In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (vastgesteld in oktober 2012) worden de toekomstige ontwikkelingen van de gemeente beschreven. De Structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen.

In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus - haar zogeheten atypische stedelijkheid - versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent ook dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaats vinden, zowel de ruimtelijke als de sociale ontwikkelingen. Haarlemmermeer positioneert zich ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats. Duurzaamheid en oog voor bestaande structuren zijn leidend bij de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:
- sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als aantrekkelijke ontmoetingsplaats.

De structuurvisie beschrijft daarnaast de grondslagen en ontwerpprincipes die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ontwikkeling van Haarlemmermeer. Deze zijn samengevat in zes kernpunten:
1. Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.
2. Energie als speerpunt.
3. Netwerk (keten)mobiliteit: de knopen benut.
4. Synergie met Schiphol.
5. Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties.
6. Cultuurhistorie en diversiteit als drager.

<u>Wonen</u>
De verwachting is dat op de middellange en lange termijn vraag zal zijn naar nieuwe woningen om de zo belangrijke instroom in de regio te faciliteren. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn naar verwachting tot 2030 nog minstens 150.000 nieuwe woningen nodig zijn en daarna nog eens 150.000. Met de MRA wil de gemeente Haarlemmermeer de juiste mix aan woonmilieus en woningtype aanbieden

en op die manier bijdragen aan een (inter)nationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat, terwijl tegelijkertijd de lokale kwaliteiten van de woningmarkt worden versterkt.

Relatie tot ontwikkeling

Met de voorgenomen ontwikkeling draagt Haarlemmermeer in belangrijke mate bij aan het rijke palet van woonvormen in de Metropoolregio Amsterdam. Met name op de middellange en lange termijn zal de vraag naar nieuwe woningen toenemen. De locatie is goed bereikbaar, wat volgens de structuurvisie van de gemeente Haarlemmermeer wordt gewaardeerd in de gemeente Haarlemmermeer. Daarbij levert de woon-werk combinatie op goede bereikbaarheid van Schiphol bij aan de synergie met Schiphol.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

3.3.2 Verblijfsaccommodatiebeleid gemeente Haarlemmermeer 2021-2025

Algemeen

Het 'verblijfsaccommodatiebeleid gemeente Haarlemmermeer 2021-2025' streeft naar een toekomstbestendig, evenwichtig en gediversifieerd aanbod van verblijfsaccommodaties in Haarlemmermeer, dat aansluit op het toeristisch aanbod. Het verblijfsaccommodatiebeleid gaat over allerlei vormen van verblijfsaccommodatie met een logies-functie met een toeristische inslag. Short stay functies met een verblijf van maximaal zes maanden valt binnen dit kader, mits gerelateerd aan een (appartementen)hotel. Soms gaat het om toeristen die wat langer verblijven, maar vaak betreft het werknemers van internationale bedrijven die hier tijdelijk voor een project zijn of ze zijn net gearriveerd en op zoek zijn naar geschikte huisvesting. Ze zijn op zoek naar accommodatie met meer voorzieningen zoals een kookgelegenheid en net iets meer ruimte dan een hotelkamer, waardoor het iets meer een thuisgevoel geeft.

Door de grote toename van internationale bedrijven, inclusief internationale hoofdkantoren, in Haarlemmermeer en de regio is het aantal overnachtingen van werknemers van die bedrijven ook fors gegroeid, zowel voor kort zakelijk bezoek als voor een langere periode. Dit verklaart ook de opmars van de short-stay sector. Daarnaast zorgt de toename van internationale hoofdkantoren in Hoofddorp voor een toename van internationale, meerdaagse trainingen van medewerkers.

De gemeente Haarlemmermeer beschouwt hotels met of in de nabijheid van toeristisch voorzieningen en/of vrijetijdsbesteding en short stay hotels als gewenste marktsegmenten. Vanuit economisch oogpunt is het gebied rond Badhoevedorp geschikt voor meervoudig ruimtegebruik, duurzame ontwikkeling en het scheppen van ‘informele’ werklocaties in bestaande panden voor onder andere ZP’ers, bijvoorbeeld door het creëren van flexibele werkplekken en het bieden van voorzieningen. Hotels met een concept voor de zakelijke markt passen hierbij. Ook short stay of appartementenhotel is mogelijk, mits er genoeg bijpassende voorzieningen in de buurt zijn en de verbindingen met het dorpscentrum goed zijn. Voor deze vorm van hotel lijkt ook in de huidige situatie nog vraag.

Relatie tot ontwikkeling

De gemeente ziet mogelijkheden voor nieuwe short stay hotels, waarbij gasten tijdelijk verblijven van zeven nachten tot maximaal zes maanden. Dit kunnen expats zijn, maar ook woningzoekenden, die tijdelijk in een hotel verblijven door bijvoorbeeld hun persoonlijke situatie. Dergelijke concepten verlichten bovendien de woningmarkt. Een short stay hotel dient dus bij voorkeur gevestigd te zijn in een gebied met voldoende (commerciële) voorzieningen en niet solitair op een bedrijventerrein.

In de beoogde ontwikkeling wordt een aangenaam woon-werk milieu gecreëerd met short stay appartementen. In aanvulling op de verblijfsruimten wordt een breed scala aan voorzieningen gerealiseerd, waaronder een kantoor, een klein verkooppunt van producten voor dagelijks gebruik, (lichte) horecavoorziening met terras, een opslag, kantoorruimte, samenkomstruimte. werkplekken,

fitnessruimten, een wasserette en studieruimten. De gemeenschappelijke voorzieningen zijn zowel gericht op wonen, werken, verblijven als ontspannen, Met de realisatie van deze voorzieningen wordt een nagenoeg zelfvoorzienende bestemming gerealiseerd. De ontwikkeling is hiermee in overeenstemming met de beleidsmatige uitgangspunten van het verblijfsaccommodatiebeleid. De locatie is goed bereikbaar, aangezien er in aanvulling op het reguliere openbaar vervoer netwerk een shuttlebus wordt ingezet, deelauto's beschikbaar komen en leenfietsen aanwezig zijn.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de uitgangspunten van het Verblijfsaccommodatiebeleid gemeente Haarlemmermeer 2021-2025.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

Parkeren

Het plan moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor het plan wordt aangesloten op de geldende parkeernormen van de gemeente Haarlemmermeer. In Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2018) zijn de gemeentelijke parkeernormen, afhankelijk van de stedelijkheidsklasse en de ligging in het gebied, opgenomen. Vervolgens is toe te passen norm (minimaal - gemiddeld of maximaal) afhankelijk van de afstand tot het stedelijk centrum in dat gebied.

Voor short stay appartementen kent het handboek geen kengetallen. Een vergelijkbare functie waar wel kengetallen voor beschikbaar zijn, is een hotel met één ster. Voor deze functie geldt op basis van een omgevingstype 'niet stedelijk gebied, rest bebouwde kom' een parkeerbehoefte zoals opgenomen in figuur 9.

Figuur 9. Berekening parkeerbehoefte

			kengetal (per 10 kamers)		
omschrijving	CROW-functie	aantal	minimaal	maximaal	totaal
short stay appartement	1* hotel	240	2,2	2,4	53 tot 58 parkeerplaatsen

In de toekomstige situatie is behoefte aan maximaal 58 parkeerplaatsen. In het plan zijn vooralsnog 99 parkeerplaatsen opgenomen, waarmee wordt voldaan aan de maximale parkeereisen. Bovendien worden deelauto's beschikbaar gesteld en een shuttlebus ingezet, waardoor de behoefte aan parkeerplaatsen in werkelijkheid lager uitvalt dan de berekening op dit moment toont.

Verkeersgeneratie

Ten aanzien van verkeersgeneratie gelden de kengetallen zoals opgenomen in figuur 9.

Figuur 10. Berekening verkeersgeneratie

			kengetal (per 10 kamers)		
omschrijving	CROW-functie	aantal	minimaal	maximaal	totaal
short stay appartement	1* hotel	240	6,5	7,1	156 tot 171 motorvoertuig-bewegingen

In de toekomstige situatie is sprake van een verkeersgeneratie van maximaal 171 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hierbij is géén rekening gehouden met het salderen van de huidige bestemming en bijhorende verkeersgeneratie. De uiteindelijke toename van het aantal motorvoertuigbewegingen zal in werkelijkheid significant lager uitvallen.

Daarnaast worden ten behoeve van de tijdelijke bewoners shuttlebussen ingezet, waardoor het percentage autobezit relatief lager zal liggen dan op basis van de CROW-kengetallen het geval is.

Echter, zelfs in het geval van een toename in verkeersgeneratie van 171 motorvoertuigbewegingen per etmaal, zijn de verkeersstromen op te vangen in het bestaande wegennet.

Ontsluiting
Het plangebied wordt direct ontsloten op de Sloterweg. Vanuit hier zijn er voor het gemotoriseerde verkeer qua ontsluiting diverse opties. De Sloterweg in zuidelijke richting ontsluit het verkeer via Landing op de A4/ E19. In de noordelijke richting sluit de Sloterweg aan op de Schipholweg (N232) en de kern van Badhoevedorp. Vanaf de Schipholweg zijn ontsluitingsmogelijkheden op de A9 en de Loevensteinse Randweg.

4.1.3 Conclusie
Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2 Archeologie

4.2.1 Algemeen
Erfgoedwet
De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting in 2022 in werking treedt.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling
Op basis van het geldende bestemmingsplan is op het plangebied geen archeologische dubbelbestemming van toepassing. Op basis van het bestemmingsplan om deze reden geen beperkingen ten aanzien van het uitvoeren van grondroerende werkzaamheden. De locatie maakt verder geen deel uit van een cultuurhistorisch waardevol gebied en betreft geen monument.

4.2.3 Conclusie
Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Water

4.3.1 Algemeen
Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

Waterschap Rijnland
Op grond van de Waterwet is Rijnland als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden, zoals:
- waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken);
- andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen);
- de bodem van kwelgevoelige gebieden;
- het onttrekken en lozen van grondwater en het aanbrengen van verhard oppervlak.

Per 1 juli 2015 is een nieuwe Keur in werking getreden met daarbij horende uitvoeringsregels. De Keur gaat uit van een “ja, tenzij” benadering; handelingen met een klein risico vallen onder de zorgplicht en kunnen zonder vergunning of melding worden uitgevoerd. Voor handelingen met een groter risico of in expliciet benoemde situaties zijn er algemene regels met voorwaarden van kracht of is een watervergunning vereist.

Waterplan Haarlemmermeer

Het Waterplan Haarlemmermeer (2008) is het dynamische contract tussen het HHvR en de gemeente Haarlemmermeer. In het waterplan zijn beleidsmatige en operationele afspraken vastgelegd over het watersysteem van Haarlemmermeer. Onder het watersysteem valt het oppervlaktewater (zowel kwalitatief als kwantitatief), het afvalwater en het grondwater. Het doel van het waterplan is om een duurzaam watersysteem te hebben en te houden, rekening houdend met de ruimtelijke ontwikkelingen. Het waterplan bevat een strategisch en een operationeel deel (deels voor het oplossen van 'achterstallig onderhoud') en een uitvoeringsprogramma. Ook heeft de gemeente een Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2009-2013.

Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder

In de Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder (HHvRijnland, 2010) heeft het hoogheemraadschap het waterbeleid (een klimaatbestendig en robuust watersysteem) verder geconcretiseerd. Het watersysteem wordt vormgegeven volgens principes: flexibele peilen, hogere peilen, lijn/vlakvormig ontwerp en optimalisatie van de inrichting. Hierbij worden de belangen van de bestaande en nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund. De eerste drie principes zijn vooral van toepassing bij gewijzigd gebruik.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

De uitvoeringsregels zijn uitgewerkt in de Keur van het Waterschap van Rijnland. Om te beoordelen wat voor procedure noodzakelijk is, heeft Mees Ruimte & Milieu een watertoets uitgevoerd. De watertoets is als bijlage 7 toegevoegd aan de bijlagen. In deze paragraaf worden de hoofdzaken gemotiveerd.

<u>Waterkwantiteit</u>

In het kader van de watertoets dient in te worden gegaan op de gevolgen voor de waterhuishouding en het wateroppervlak. In het projectgebied is momenteel geen water aanwezig. Het project leidt derhalve niet tot demping van een bestaande waterloop.

<u>Toevoegen extra verharding</u>

In het geval een ontwikkeling zorgt voor extra verharding, kan het mogelijk zijn dat maatregelen moeten worden getroffen om de versnelde afvoer van hemelwater te compenseren. In voorliggende ontwikkeling is sprake van een afname aan verharding. In bijlage 8 is een overzicht toegevoegd van de situatie aan (on)verhard terrein in de feitelijke situatie, de planologische situatie en de toekomstige situatie. In het kader van de watertoets dient de feitelijke situatie te worden vergeleken met de toekomstige situatie. In de bestaande situatie is sprake van 5.284 m^2 aan verharding, waarvan 2.100 m^2 bebouwd. De overige 3.184 m^2 van de verharding bestaat uit asfalt.

In de toekomstige situatie is sprake van 5.235 m^2 aan verharding, waarvan 3.559 m^2 aan bebouwd oppervlak en 1676 m^2 aan reguliere verharding. In de toekomstige sprake is derhalve sprake van een afname van 49 m^2 aan verhard oppervlak.

<u>Beschermde zones</u>

De projectlocatie ligt niet in de nabijheid van een primaire of regionale waterkering, waardoor geen belemmeringen optreden voor het project.

<u>Watertoets</u>

Op basis van de uitgevoerde watertoets blijkt dat geen sprake is van strijdigheid met de regels van het Waterschap Rijnland. Het waterschap adviseert een korte procedure.

4.3.3 Conclusie

De ontwikkeling heeft positieve invloed op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse. Het wateraspect vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

4.4.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering (2009)' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Figuur 11. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering

milieucategorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

Op basis van het vigerende bestemmingsplan kent de projectlocatie een bedrijfsvoering met een maximale milieucategorie 3.1. In de toekomstige situatie is met de woon-werkcombinatie sprake van een milieucategorie 1.

De logiesfunctie en de bedrijfsruimten zijn niet gevoelig in het kader van bedrijven en milieuzonering, waardoor de realisatie van het plan geen beletsel vormt voor de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven en vice versa.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar externe veiligheid (bijlage 3). Onderzocht is welke randvoorwaarden er vanuit het aspect externe veiligheid aan de orde zijn voor de beoogde ontwikkeling.

Het perceel bevindt zich binnen het invloedsgebied van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In het onderzoek is in de vorm van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) nader ingegaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de transportroute.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- voor de beschouwde risicobronnen geldt dat de beoogde ontwikkeling is gelegen buiten de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar voor de rijksweg A9;
- de beoogde ontwikkeling is buiten het plasbrandaandachtsgebied van de rijksweg A9 gelegen;
- met betrekking tot het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A9 is voor de maatgevende kilometer van het beschouwde wegtraject bepaald dat de oriëntatiewaarde voor zowel de huidige (vergunde) situatie als de toekomstige situatie niet wordt overschreden;
- de ten noordoosten van de ontwikkeling gelegen kerosinebuisleidingen liggen op een afstand van 330 meter van de beoogde ontwikkeling. Op een dergelijke afstand zal deze niet relevant zijn voor de externe veiligheidsrisico's binnen het beoogde plangebied.

Voor het groepsrisico geldt geen harde norm maar een oriëntatiewaarde en in bepaalde gevallen een verantwoordingsplicht. Aangezien sprake is van een groepsrisico ten gevolge van transport van

gevaarlijke stoffen over de A9 kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde is verantwoordingsplicht niet aan de orde. Uitgaande van bovenstaande vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling

4.5.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Geluid

4.6.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

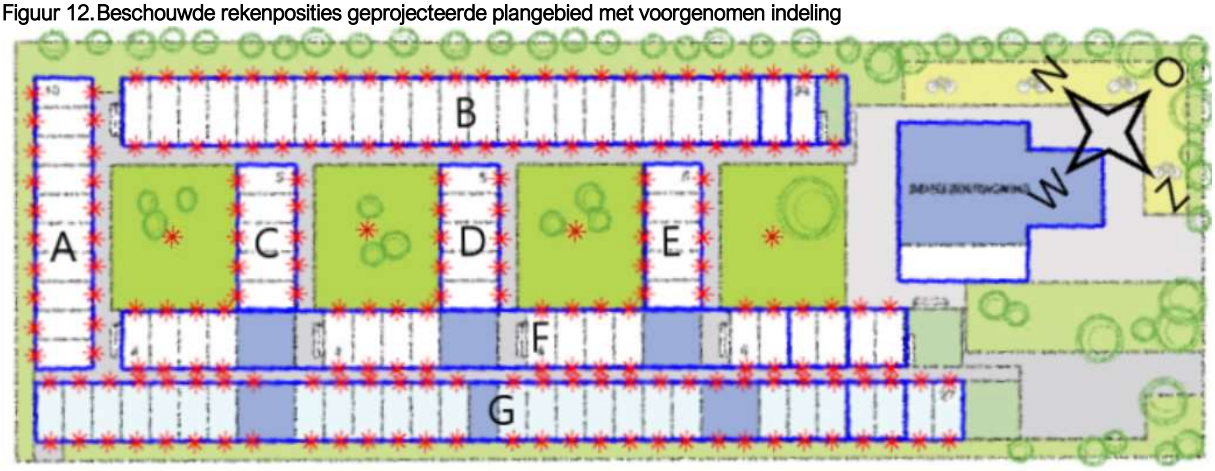
- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling maakt de realisatie van werkruimten en een logiesfunctie mogelijk. Beide functies betreffen geen geluidgevoelige functie in het kader van de Wet geluidhinder. In het kader van een goed woon- en leefklimaat is de beoogde ontwikkeling toch onderzocht. Het onderzoek is uitgevoerd door Peutz en toegevoegd als bijlage 4 van de ruimtelijke onderbouwing. In het onderzoek is het plangebied opgedeeld in de clusters A tot en met G (zie figuur 11).

Figuur 12. Beschouwde rekenposities geprojecteerde plangebied met voorgenomen indeling



Vanwege het ontbreken van een geluidmodel van Schiphol was het niet mogelijk de volledige gecumuleerde geluidbelasting te berekenen. In beginsel dient de gecumuleerde geluidbelasting zonder aftrek Wgh te worden bepaald.

Uit de resultaten blijkt dat op alle gevels van verblijfscomplexen C, D en E een gecumuleerde geluidbelasting van de wegen wordt bepaald die valt te kwalificeren als tenminste 'Redelijk' en beter. Aan de noordzijde van de verblijfsgebouwen B en F en aan de zuidoostzijde van verblijfscomplex A blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting door toedoen van wegverkeerslawaai tevens te kwalificeren valt als ten minste 'redelijk'.

Op de noordwestgevel van verblijfscomplex A betreft de hoogste gecumuleerde geluidbelasting 66 dB, waarmee het woon- en leefklimaat wordt gekwalificeerd als 'slecht'. De aan het binnenterrein gelegen gevels van gebouw A zijn te kwalificeren als ten minste 'redelijk', waarmee deze verblijven verzekerd zijn van 1 gevel met een 'redelijk' woon- en leefklimaat wat geluid betreft. Tevens geldt voor alle verblijfsruimten, behoudens de bovenste verdieping van gebouw A, dat de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai op in ieder geval één van de gevels wordt gekwalificeerd als 'redelijk' of beter.

Aangezien het in beginsel een logiesfunctie betreft is toetsing aan de Wgh niet noodzakelijk. Uitgaande van uitsluitend wegverkeerslawaai, zonder daarbij in ogenschouw genomen industrielawaai, kan worden geconcludeerd dat aan de "schil" van het gebouw sprake is van hoge geluidbelasting, echter op de gevels aan de binnenterreinen alsmede de noordzijde kwalificeert de geluidbelasting zich als ten minste 'redelijk'. Hiermee wordt aangetoond dat voor het aspect wegverkeerslawaai de opzet van de bebouwing, waarbij binnenterreinen worden gerealiseerd en bebouwing langs de A9 wordt afgeschermd door werkfuncties, ten minste een significante reductie van de geluidbelasting door deze bronnen tot gevolg heeft.

In aanvulling op het onderzoek van Peutz heeft M+P raadgevende adviseurs een nader onderzoek en beoordeling van de geluidbelasting uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlage 10 toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing.

In dit onderzoek is onder meer de situatie rondom industrielawaai in kaart gebracht. De berekeningen van het industrielawaai zijn uitgevoerd door de ODNZKG en opgenomen in Bijlage B van de rapportage. Deze geluidsbelasting is gecombineerd met de geluidsbelasting vanwege het wegverkeerlawaai, zoals berekend door Peutz. Hieruit is de gecumuleerde geluidsbelasting bepaald. Uit het onderzoek blijkt dat met name de gevels aan de zijde van de Rijksweg A9 het zwaar zijn belast. Daartegenover staat dat de situatie bij de binnengevels en noordoostgevel voldoende is. Overigens wordt opgemerkt dat bij de zwaarst geluidsbelaste gevel de invloed van het industrielawaai nihil is, hier is de Rijksweg A9 maatgevend.

Voor de gevels in de tweede lijn is het industrielawaai wel relevant. Door de ligging wordt het wegverkeer goed afgeschermd door het bouwvolume langs de weg. Voor het industrielawaai is dit vanwege de grote afstand tot de bron minder het geval. Vanwege de Sloterweg is geen relevante geluidsbelasting te verwachten.

Concluderend stelt het onderzoek dat de ontwikkeling op akoestisch vlak haalbaar is en te verantwoorden vanwege:

- Het betreft een niet-geluidgevoelige bestemming. De Wet geluidhinder is hier niet van toepassing.
- De gemeente Haarlemmermeer heeft geen vastgesteld geluidbeleid. De regels zijn niet van toepassing omdat er geen sprake is van een hogere waarden procedure.
- Bij het ontwerp is met de ligging van de verschillende functies rekening gehouden met de geluidsbelasting. De short-stay appartementen zijn vrijwel alle met minimaal één gevel gelegen aan een geluidsluwe gevel. Een uitzondering hierop zijn de appartementen op de 3e verdieping van blok 4. Hier is de gevel aan de binnentuin geluidsbelast vanwege industrielawaai.
- Er worden geluidsluwe en omsloten buitenruimten gecreëerd waar gasten naar wens gebruik van kunnen maken.
- Daar waar de gevels een hoge geluidsbelasting ondervinden, worden deze doof uitgevoerd. Het openen van raam of deur aan deze gevels is niet mogelijk, zodat ten alle tijden het binnenniveau acceptabel is.

- De geluidwering van de gevels wordt afgestemd op de geluidsbelasting. Hierbij wordt bij de appartementen de binneneis uit het Bouwbesluit voor woonfuncties gehanteerd.
- Hiermee wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.6.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekenende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van ‘niet in betekenende mate’ is 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10}. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m^3 (µg/m^3). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m^2 bruto vloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m^2 bruto vloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling behelst de realisatie van 240 short stay appartementen met een maximale verkeersgeneratie van 171 motorvoertuigbewegingen per dag. Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt. Voor de volledigheid is op basis van de berekende verkeersgeneratie de NIBM-rekentool gebruikt (figuur 12). Op basis daarvan kan eveneens geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Figuur 13. Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit (bron: NIBM-rekentool, geraadpleegd op 22 februari 2022)

	Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	171
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,10**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,03**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Goed woon- en leefklimaat

In de GGD-Richtlijn Luchtkwaliteit en Gezondheid , wordt aanbevolen om nieuwe bestemmingen , inclusief woningen en ziekenhuizen, bij voorkeur niet binnen 300 meter van een snelweg en niet binnen 50 meter van een drukke weg met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal te bouwen, onafhankelijk van de vraag of de grenswaarde wordt overschreden. Een afstand van minder dan 100 meter van de snelweg wordt sterk afgeraden. Met gevoelige bestemmingen wordt conform de richtlijn bedoeld: scholen, kinderopvang, woningen, ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeg- of verzorgingstehuizen.

Short stay appartementen en de beoogde werkruimten worden in dit kader niet beschouwd als een gevoelige bestemming. Gezien bovenstaande hoeft niet te worden getoetst aan de GGD-richtlijn. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat echter wel te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de huidige grootschalige achtergrondconcentraties voor een bepaald jaar zijn ter plaatse van een projectgebied. Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van een planlocatie.

De NSL Monitoringstool (geraadpleegd d.d. 21 februari 2022) laat zien dat ter plaatse van de projectlocatie (rekenpunt 15929638, gelegen tussen de Rijksweg A9 en de bestaande bedrijfsbebouwing) de grootschalige achtergrondconcentraties in 2030 van stikstofdioxide NO_2 18,2 µg/m^3, van fijnstof PM_{10} 15,1 µg/m^3 en van fijnstof $PM_{2,5}$ 7,3 µg/m^3 zijn. De grenswaarde voor toetsing van de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide NO_2 is 40 µg/m^3, voor fijnstof PM_{10} is 40 µg/m^3 en voor fijnstof $PM_{2,5}$ is 25 µg/m^3. De maximale bijdrage van het extra verkeer is niet van zodanige omvang dat de concentraties van zowel fijnstof als stikstofdioxide de grenswaarden overschrijden.

Figuur 14.Achtergrondconcentraties NO_2, PM_{10} en PM $_{2,5}$ ter plaatse van het plangebied (bron: nsl-monitoring.nl)

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie locatie ID 177000		
	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m^3)	PM2,5 (µg/m^3)
2020	23,1	16,6	8,5
2030	18,2	15,1	7,3
Grenswaarden	40	40	25

4.7.3 Conclusie

Het milieuaspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.8 Natuur

4.8.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de Regeling PAS (Programmatische aanpak Stikstof) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden, en kan al sprake zijn van een negatief effect op het moment dat de rekenresultaten meer depositie dan 0,00 mol/ha/jr weergeven.

Natuurnetwerk Nederland

Het natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

- Het onderzoeksgebied is in potentie geschikt voor beschermde soorten amfibieën, vogels, grondgebonden zoogdieren en vleermuizen.

Soortenbescherming

In het kader van soortenbescherming is door adviesbureau Van der Goes en Groot in 2022 een ecologische quickscan uitgevoerd (bijlage 5). Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat:

- Op het gebied van amfibieën alleen 'vrijgestelde' soorten, waar geen ontheffing voor nodig is, verblijvend aanwezig zijn;
- In het plangebied kunnen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen, namelijk die van Huismus, Sperwer en Ransuil. Omdat negatieve effecten door de werkzaamheden niet uit te sluiten zijn, is onderzoek naar voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van deze vogelsoorten noodzakelijk. De nesten van Huiszwaluw zijn mogelijk in gebruik zijn door Huismus. Om deze reden dienen deze nesten gedurende het vervolgonderzoek naar deze soort en de eventuele ontheffingsaanvraag te blijven hangen;
- In het plangebied kunnen broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Voor het mogelijk incidentele terreingebruik van het plangebied door overige vogels met jaarrond beschermde nesten (Buizerd) wordt geen negatief effect verwacht;
- In het onderzoeksgebied kunnen beschermde grondgebonden zoogdieren voorkomen die zijn beschermd als 'andere soort'. Het gaat om de Steenmarter en kleine marterachtigen (Bunzing, Hermelijn en Wezel). Omdat negatieve effecten door de werkzaamheden niet uit te sluiten zijn, is onderzoek naar voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van deze soorten noodzakelijk;
- In het plangebied kunnen verblijvende vleermuizen voorkomen. Omdat negatieve effecten door de werkzaamheden niet uit te sluiten zijn, is vervolgonderzoek naar voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van vleermuizen noodzakelijk. Voor de mogelijk aanwezige foeragerende vleermuizen in het plangebied wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vleermuizen kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken.

Gebiedsbescherming

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling dient in het kader van de Wet natuurbescherming tevens beoordeeld te worden of de voorgenomen ontwikkeling een negatief effect heeft op omliggende Natura 2000-gebieden. Het plangebied ligt niet binnen de begrenzing van het NNN, inclusief de zogenaamde verbindingszones die verschillende NNN-gebieden kunnen verbinden. Ook is de projectlocatie niet gelegen binnen een Weidevogelleefgebied. De projectlocatie is niet gelegen in de nabije omgeving van Natura 2000-gebieden. De meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden zijn:

- Botshol op circa 10 km;
- Polder Westzaan om circa 12 km;
- Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske op circa 15 km.

Alhoewel negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden op voorhand nagenoeg zijn uit te sluiten, is in het kader van de Wet natuurbescherming een stikstofdepositieberekening uitgevoerd (bijlage 6). In het onderzoek naar stikstofdepositie is uitgegaan van een worstcase situatie, waarbij het maximaal aantal berekende motorvoertuigbewegingen per etmaal is opgehoogd van 171 naar 200 motorvoertuigbewegingen.

Uit de stikstofdepositieberekening blijkt een maximale projectbijdrage van 0,00 mol/ha/jaar op de meest dichtbijgelegen stikstofgevoelige habitattypen, waardoor geen sprake is van (significant) negatieve gevolgen op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

4.8.3 Conclusie

Het plangebied is op basis van de ecologische quickscan mogelijk geschikt als beschermde verblijfplaats, voortplantingsplaats of rustplaats voor Huiszwaluw, Huismus, Sperwer, Ransuil Steenmarter, kleine marterachtigen (Bunzing, Hermelijn en Wezel) en vleermuizen. Nader onderzoek is noodzakelijk en zal in het daartoe vereiste seizoen in 2023 worden uitgevoerd. In het kader van gebiedsbescherming geldt dat geen sprake is van mogelijk negatieve effecten.

Het aspect ecologie vormt vooralsnog geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.9 Bodem

4.9.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van een logiesfunctie en bedrijfsmatige werk-/kantoorruimte, waarbij gebruikers langer dan twee uur verblijven. Om deze reden is in het kader van de Wet bodembescherming het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning ‘activiteit bouwen’ zal een bodemonderzoek worden toegevoegd.

4.9.3 Conclusie

De bodemkwaliteit vormt een randvoorwaarde voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.10 Duurzaamheid

4.10.1 Algemeen

De gemeente Haarlemmermeer heeft de volgende duurzaamheidsambities vastgelegd in het Programma Haarlemmermeer Duurzaam 2015-2018:

- Water: in Haarlemmermeer wordt een zo duurzaam mogelijk en klimaatbestendig watersysteem ontwikkeld;
- Energie: Haarlemmermeer wordt energieleverend;
- Grondstoffen: wij ambiëren deze zo lang mogelijk in de kringloop te houden of niet in de kringloop te brengen;
- Overkoepelend: delen van kennis en innovatie.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

In alle onderdelen die de duurzaamheid van het project bepalen wordt de hoogste ambitie nagestreefd: de wijze van bouwen, materiaalgebruik, energiegebruik en flexibiliteit. Gekozen is de hoofddraagconstructie van de woonmodules in massief hout CLT – Cross Laminated Timber uit te voeren. Hiermee wordt een zeer duurzaam en flexibel plan gerealiseerd. De modules kunnen in samenstelling wijzigen en zijn te verplaatsen. Ook de modules zelf zijn eenvoudig aan te passen doordat deze van hout zijn. De beoogde houtbouw is in overeenstemming met de doelstellingen van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De MRA heeft de ambitie vastgelegd dat minimaal 20% van de nieuwbouw houtbouwprojecten dienen te zijn.

Overige voordelen van houtbouw:

- bio-based materiaal en is daarmee hernieuwbaar, waardoor de aarde niet wordt uitgeput;
- hout geeft een gezond binnenklimaat;
- houten casco's zijn flexibel, toekomstbestendig en circulair;
- hijswerk is eenvoudiger en kan elektrisch worden uitgevoerd, waardoor geen NO_2 uitstoot op de bouwplaats ontstaat.

Bovendien wordt bij de bouw hergebruik gemaakt van materialen: de doelstelling is om zo veel mogelijk gebruik te maken van de materialen die vrij komen bij de sloop van de bestaande loodsen. Zo worden de stalen liggers en kolommen gebruik voor constructie van de galerijen.

In het beoogde bouwproject wordt circa 2700 ton CO_2 opgeslagen. Bij traditionele bouw met beton zou de uitstoot ongeveer 2100 ton CO_2 zijn. Een verschil van 4800 ton CO_2. Hout is het enige bouwmateriaal dat groeit en daarbij zuurstof produceert. Hout is zeer geschikt voor circulair bouwen. Ook de overige bouwmaterialen voor o.a. vloerafwerkingen en gevelbekledingen zullen circulair en herbruikbaar zijn.

Het project is energetisch zelfvoorzienend. Het energiegebruik is volledig neutraal. De woon- en werkmodules zijn door een goede isolatie (van houtwol) zeer energiezuinig. De weinige energie die nodig is komt van op het dak geplaatste PV-zonnepanelen en van de warmte-koude opslag in de bodem. Hiermee kunnen ook de woonmodules in de zomer passief gekoeld worden. De opwarming van de bebouwing wordt middels warmtepompen georganiseerd.

4.10.3 Conclusie

In het plan wordt een hoogwaardig niveau van duurzaamheden nagestreefd. Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan.

4.11 Luchthavenindelingsbesluit

4.11.1 Algemeen

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van

het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en geluid. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overeenstemming zijn met het LIB. Het gaat hierbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot externe veiligheid, hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Het plangebied is gelegen in het beperkingengebied van Schiphol. In deze zone gelden maximale toetshoogtes voor objecten in verband met radarsystemen. Daarnaast gelden beperkingen ten aanzien van aantrekkende vogels, windturbines en lasers.

Op relatief korte afstand van het plangebied vallen gronden binnen het beperkingengebied van het LIB, waarin het beleid voor 'toegestane gevoelige bestemmingen' is vastgelegd. Dit betekent dat woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie niet zijn toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Het plangebied valt buiten deze zone. De voorwaarde vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het plan.

De projectlocatie is op basis van bijlage 4 van het LIB (maatgevende kaart toetshoogtes) gelegen in de zone van 0 – 20 meter t.o.v. NAP. Om de exacte begrenzing qua toetshoogtes te bepalen is de webapplicatie van LIB Schiphol geraadpleegd. In figuur 14 zijn de begrenzingen weergegeven.

Figuur 15. Uitsnede maatgevende kaart toetshoogtes (bron: lib-schiphol.nl/app/applicatie)



De maximale bebouwingshoogte van het ontwerp is 13,5 meter t.o.v. het maaiveld, daar waar 16 tot 18 meter als maximale bebouwingshoogte geldt. Derhalve kan worden gesteld dat deze voorwaarde geen beperking vormt voor de realisatie van het plan. Het LIB legt geen beperkingen op voor de beoogde ontwikkeling.

4.11.3 Conclusie

Het LIB vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.12 (Vormvrije) m.e.r-beoordeling

4.12.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

Voor alle activiteiten die op de D-lijst staan geldt bovendien sinds 16 mei 2017 dat het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit moet nemen. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen activiteit is niet opgenomen in onderdeel C van het Besluit m.e.r. en is daarom niet aan te merken als een activiteit waarvoor een directe m.e.r.-plicht bestaat. Het is wel opgenomen in onderdeel D (categorie D.11.2) van bijlage II van het Besluit m.e.r. De activiteit betreft een stedelijk ontwikkelingsproject, maar het valt onder de drempelwaarden die hier genoemd worden.

Dit betekent dat het verplicht is een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht uit te voeren. De inhoudelijke vereisten voor deze beoordeling staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. Hierin staat dat de voorgenomen activiteiten aan de volgende drie aspecten moeten worden getoetst:

1. kenmerken van het project;
2. plaats van het project;
3. kenmerken van het potentiële effect.

<u>De kenmerken van het voornemen en de potentiële effecten</u>
Het plan omvat de sloop van een voormalige bedrijfslocatie, alsmede de bouw van 240 short-stay appartementen, werkruimten met bijbehorende parkeervoorzieningen. Daarnaast wordt een reeds bestaande boerderij getransformeerd tot een gemengde functie ten behoeve van de gebruikers. Hierbij kan er van worden uitgegaan, gelet op de kenmerken en de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect, dat dit niet gepaard gaat met een grote toename aan verkeersintensiteiten en daarmee gepaard gaande milieubelasting (geluid, luchtkwaliteit) ten opzichte van de huidige situatie. Een en ander is reeds in hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing gemotiveerd.

De projectlocatie is gelegen op circa 10 kilometer afstand van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied. Gezien de relatief grote afstand worden op voorhand geen directe negatieve gevolgen verwacht van de plannen zoals licht, geluid of optische verstoring. Verder blijkt op basis van de stikstofdepositieberekening dat geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de beschermde natuurgebieden zijn te verwachten.

De conclusie op grond van bovenstaande is, dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht. Daarnaast geldt dat de voorgenomen activiteit niet is aan te merken als een project waarvoor een directe m.e.r.-plicht bestaat. Het is tevens niet opgenomen in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Er is dan ook geen plicht tot het doen van een m.e.r.-beoordeling.

4.12.3 Conclusie

Het besluit m.e.r. vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan.

5 Beschrijving uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De initiatiefnemer zal gedurende de planologische procedure de direct omwonenden informeren over de voorgenomen ontwikkeling op de projectlocatie.

Ten behoeve van de planologische procedure is het bovendien voor een ieder mogelijk door middel van een zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid

De initiatiefnemer heeft als doel op de projectlocatie 240 short-stay appartementen met gemeenschappelijke voorzieningen te realiseren. De toekomstige gebruikers mogen niet korter dan zeven dagen en niet langer dan zes maanden gebruik maken van een short stay appartement. Hierover worden contractueel afspraken gemaakt.

De gemeenschappelijke voorzieningen zijn gericht op wonen, werken, verblijven als ontspannen. In het plan is onder meer ruimte gereserveerd voor een receptie, een kantoor, een klein verkooppunt van producten voor dagelijks gebruik, een (lichte) horecavoorziening met terras, een opslag, een kantoorruimte, een samenkomstruimte, werkplekken, fitnessruimten, een wasserette en studieruimten. Daarnaast is ruimte gereserveerd voor 99 parkeerplaatsen en een fietsenstalling voor 144 fietsen.

De bebouwing wordt uitgevoerd in meerdere volumes met een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen. Het plan is dusdanig opgezet dat het overgrote deel van de logiesfuncties worden afgeschermd door een volume langs de A9. Middels deze geluiddempende buffer wordt op het achtergelegen terrein een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd voor de gebruikers van de short-stay appartementen.

De beoogde ontwikkeling is strijdig met de regels van het geldende bestemmingsplan, waardoor het doorlopen van een planologische procedure noodzakelijk is. Onderdeel van deze procedure is de motivatie om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, de zogenaamde ruimtelijke onderbouwing. In de voorliggende rapportage wordt de ruimtelijke onderbouwing gegeven waarin het project zowel ruimtelijk als milieutechnisch is gemotiveerd.