



gemeente
Haarlemmermeer

Ruimtelijke onderbouwing

UITBREIDING HOTEL IBIS STYLES AMSTERDAM AIRPORT

Piet Guilonardweg 3 Schiphol, gemeente Haarlemmermeer

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Versie: Na indiening
Datum: 27 november 2023

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096HA Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging en begrenzing projectgebied	5
1.3	Geldende bestemmingsplannen	6
1.4	Leeswijzer	7
2	Beschrijving projectlocatie	8
2.1	Huidige situatie	8
2.2	Nieuwe situatie	10
2.3	Afwijkingen van het bestemmingsplan	14
3	Beleid en regelgeving	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	19
3.3	Gemeentelijk beleid	23
4	Onderzoek milieuaspecten	30
4.1	Bodem	30
4.2	Cultuurhistorie en archeologie	31
4.3	Externe veiligheid	33
4.4	Explosieven	34
4.5	Ecologie	36
4.6	Geluid	37
4.7	Geur	39
4.8	Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties	39
4.9	Lucht	40
4.10	Luchtvaartverkeer	41
4.11	Milieuzoneringen	42
4.12	Verkeer en parkeren	42
4.13	Water	44
4.14	Bezonning	47
4.15	Duurzaamheid en duurzaam ondernemen	47
4.16	Milieueffectrapportage	50
5	Uitvoerbaarheid	51
5.1	Economische uitvoerbaarheid	51
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51

6	Juridische aspecten	52
6.1	Opzet vergunning en ruimtelijke onderbouwing	52
6.2	Handhaafbaarheid	52

Bijlagen

1. Memo MRA Expertteam verblijfsaccommodaties (d.d. 11 september 2023)
2. Marktstudie hotelmarkt Schiphol, Colliers (d.d. 22 mei 2023)
3. Memo Uitbreiding ibis Styles Amsterdam Airport, ibis Styles Hotels (d.d. 23 mei 2023)
4. Klimaatadaptatiebeleid, Apto Architects (d.d. 6 oktober 2023)
5. Verkennend bodemonderzoek, Back Milieu – advies en onderzoek B.V. (d.d. 30 oktober 2019)
6. Aanvullend grondonderzoek, Back Milieu – advies en onderzoek B.V. (d.d. 4 april 2020)
7. Notitie externe veiligheid, Aviv (d.d. 22 september 2023)
8. Quicksan ecologie, Els & Linde (d.d. 11 april 2023)
9. Aerius-berekening stikstofdepositie, Els & Linde (d.d. 23 april 2023)
10. Parkeer- en verkeersonderzoek, Goudappel Coffeng (d.d. 24 november 2023)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ibis Styles Amsterdam Airport is voornemens om het hotel aan de Piet Guilonardweg 3 te Schiphol uit te breiden. Deze uitbreiding is gepland aan de noordoostzijde van het hotel, op het huidige parkeerterrein (P1). Het hotel wil uitbreiden met een vergadercentrum, een gym en 127 hotelkamers waardoor het totaal aantal kamers op 270 komt.

Het geldende bestemmingsplan maakt een uitbreiding van een hotel op deze locatie niet direct mogelijk. De functie hotel is niet toegestaan op het gedeelte waar de uitbreiding is gepland. Het beoogde bouwvolume van de uitbreiding past wel binnen de bouwregels van het bestemmingsplan.

Een omgevingsvergunning kan alleen in afwijking van het bestemmingsplan verleend worden. Artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 (Wabo) biedt hiervoor de mogelijkheid.

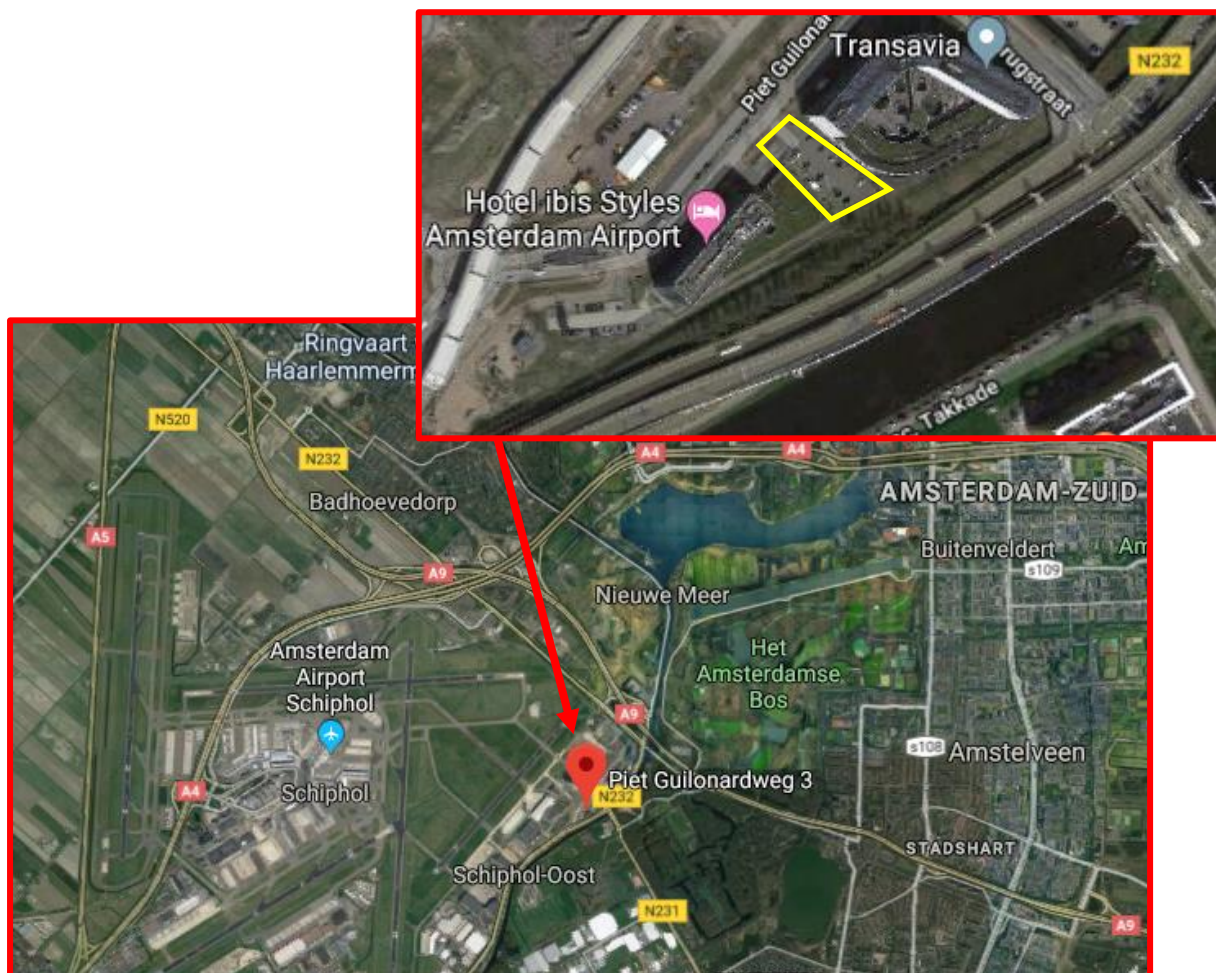
Ook het huidige hotel is gerealiseerd met een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan.

Om de procedure succesvol te kunnen doorlopen dient de aanvraag te worden voorzien van een motivering waaruit blijkt dat het bouwplan niet strijdig is met de goede ruimtelijke ordening.

Voorliggend document betreft de ruimtelijke onderbouwing voor dit project.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Het bestaande Hotel Ibis Styles Amsterdam Airport ligt aan de Piet Guilonardweg 3 aan de oostkant van Schiphol in de gemeente Haarlemmermeer. De navolgende afbeeldingen geven de ligging in de gemeente en de begrenzing van de locatie weer.



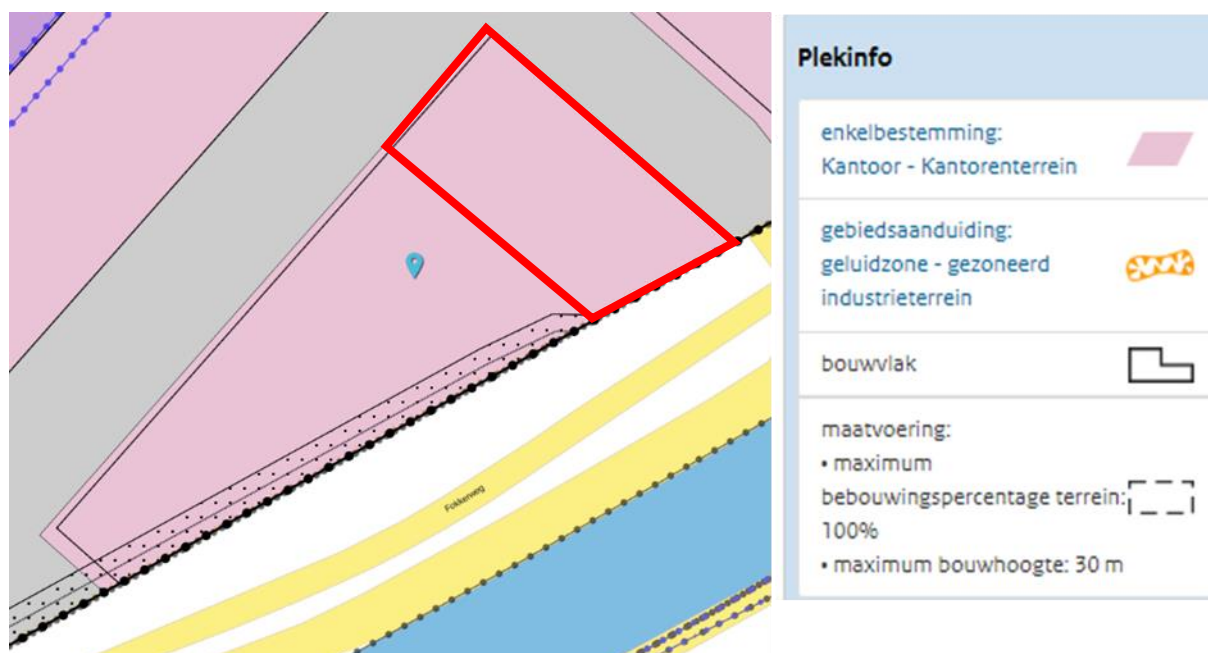
Afbeelding: planlocatie op Schiphol met geel kader aangegeven

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het voornemen gelden het bestemmingsplan 'Schiphol', vastgesteld op 27 februari 2013 (sinds 27 april 2013 onherroepelijk) en het parapluplan 'Datacenters', vastgesteld op 22 oktober 2020. Het laatste plan is, gezien de strekking van de onderhavige aanvraag, hier niet relevant en wordt daarom hier verder buiten beschouwing gelaten.

1.3.1 Bestemmingsplan Schiphol

De projectlocatie is in het bestemmingsplan bestemd als 'Kantoor – Kantorenterrein'.



Afbeelding: uitsnede geldend bestemmingsplan, perceel met paars/roze aangegeven

Betreffende gronden zijn onder andere bestemd voor kantoren, research, development en opleidingen ten dienste van bedrijven die gevestigd zijn binnen het luchthavengebied, een horecavoorziening uit ten hoogste categorie 1b van de Staat van Horeca-activiteiten behorende bij het bestemmingsplan, met een maximum omvang van 400 m² en voorzieningen ten dienste van de luchtvaart en de luchtverkeersveiligheid. Een hotel is alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - hotel'. Deze aanduiding ontbreekt hier.

Gebouwen zijn uitsluitend binnen een bouwvlak toegestaan. Het bouwvlak bestaat op een klein buitenrandje op het zuidwesten en noordwesten na de gehele kavel. Het bouwvlak mag volledig bebouwd worden met een maximum bouwhoogte van 30 meter.

Aan de zuidwestrand van het perceel loopt een waterleiding met een beschermingszone (dubbelbestemming 'Leiding – Water'). Gebouwen zijn hier niet toegestaan. Voor het uitvoeren van werkzaamheden dient een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden aangevraagd te worden. Een vergunning wordt verleend indien indien de betreffende werken en/of werkzaamheden niet strijdig zijn met de veiligheid van de leiding en van de bijbehorende belemmeringstrook.

Voordat een omgevingsvergunning verleend kan worden, dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'geluidzone – gezoneerd industrieterrein' gelden beperkingen met als doel om een te hoge geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein, buiten de aangewezen gronden, tegen te gaan.

1.4 Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze ruimtelijke onderbouwing geeft een beeld van de bestaande en de toekomstige situatie in en rond de projectlocatie. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het project. Het vierde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. In hoofdstuk vijf komt de uitvoerbaarheid aan bod en in het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten.

2 Beschrijving projectlocatie

2.1 Huidige situatie

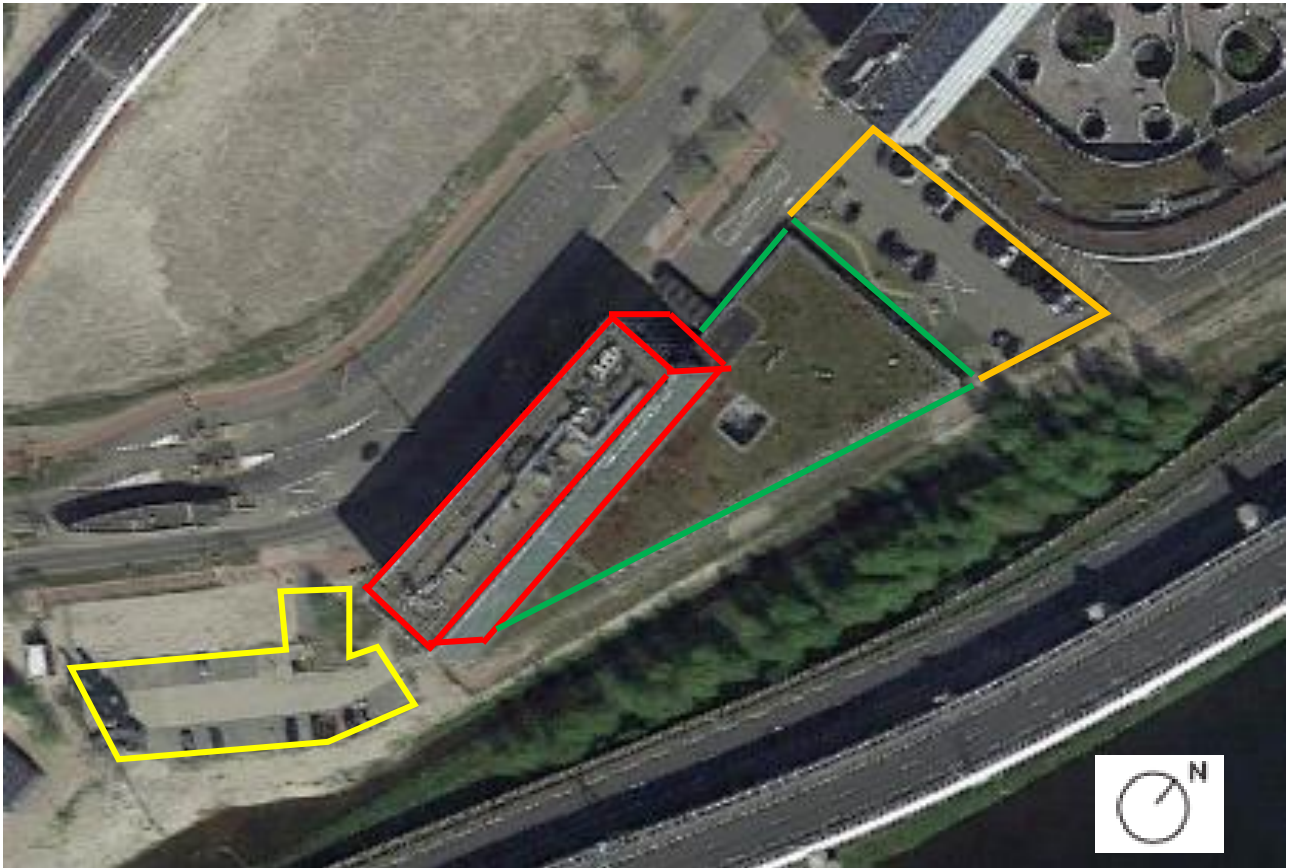
De locatie bevindt zich aan de westrand van het luchthavengebied Schiphol. Hier bevinden zich diverse luchthaven gerelateerde bedrijven en kantoren, waaronder kantoren van Transavia, Air France/KLM/Martinair Cargo, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en diverse hotels, zoals het Steigenberger Airport Hotel en op de onderhavige projectlocatie het hotel Ibis Styles Amsterdam Airport.



Afbeelding: huidige situatie projectlocatie met hotel Ibis Styles Amsterdam Airport

Het hotel heeft 143 kamers en bij het hotel horende faciliteiten, zoals een gym, receptie en een restaurant. Het gebouw bestaat uit een eenlaags en een vierlaags deel. Op de begane grond bevinden zich de faciliteiten en op de verdiepingen de kamers. Daarnaast worden er ook nog ruimten verhuurd ten behoeve van het kantoor van PingProperties.

Ten noordoosten van het hotel bevindt zich de parkeerplaats P1 en ten zuidwesten bevindt zich de parkeerplaats P2 (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: Huidige situatie, rood omlijnd vijflaags gebouwdeel, groen omlijnd eenlaags gebouwdeel, geel omlijnd parkeerplaatsen P2, oranje omlijnd parkeerplaatsen P1

2.2 Nieuwe situatie

Het voornemen voorziet in de uitbreiding van het hotel aan de noordrand van het laagbouwdeel, op het zuidelijke deel van parkeerterrein P1 (zie volgende afbeelding). In het bestaande hotel bevinden zich 143 kamers en in de nieuwbouw worden 127 kamers gerealiseerd. Hierdoor ontstaat een hotel met 270 kamers.



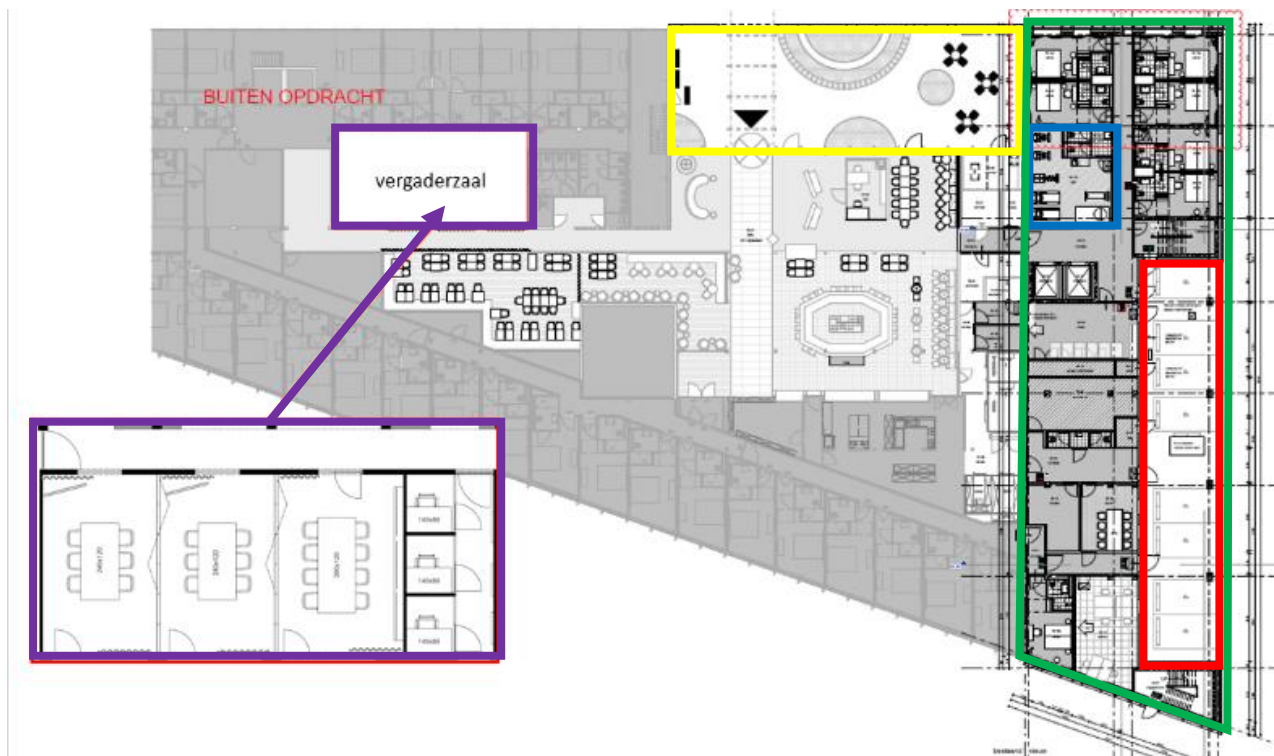
Afbeelding: locatie nieuwbouw

De nieuwbouw wordt boven de parkeerplaatsen geprojecteerd, zodat deze parkeerplaatsen niet verloren gaan. Ten noordwesten van het hotel komt een terras van circa 165 m².



Afbeelding: impressie nieuwbouw

De uitbreiding wordt aan de bestaande bebouwing gerealiseerd en heeft een oppervlak van circa 4.100 m² bvo verdeeld over vijf bouwlagen met een bouwhoogte van circa 23 meter (inclusief installaties).



Afbeelding: nieuwe situatie plattegrond, uitbouw is groen omlijnd, parkeerplaatsen P1 zijn rood omlijnd, het terras is geel omlijnd, de gym is blauw omlijnd en het vergadercentrum (buiten deze aanvraag) is paars omlijnd

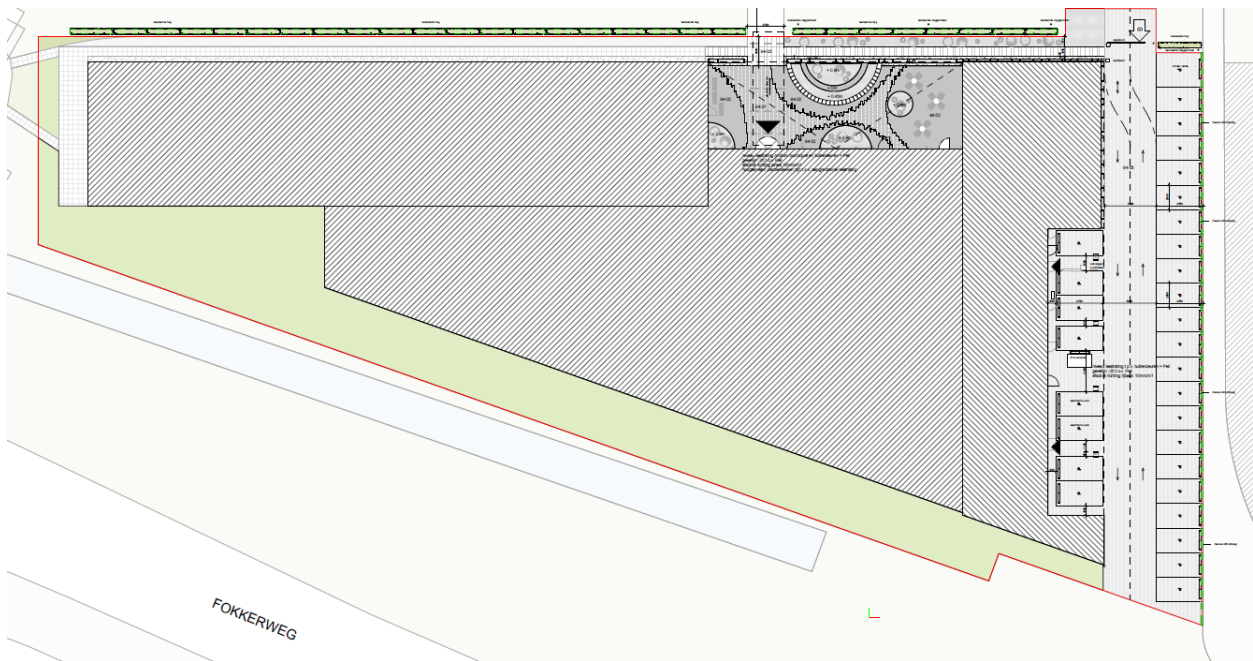
In 2019 was het oorspronkelijk bedoeld om in de plint van de geplande uitbreiding van het hotel drie vergaderzalen te realiseren. Als gevolg van de COVID-19-situatie, is de uitbreiding van het hotel opgeschort. In plaats van de oorspronkelijk geplande vergaderzalen is besloten om deze drie vergaderzalen elders binnen het bestaande deel van het hotel (buiten deze aanvraag) te realiseren (zie vorige afbeelding). De vrijgekomen ruimte in de plint van de uitbreiding kan nu optimaal worden benut door deze om te zetten in extra hotelkamers.



Afbeelding: plattegrond uitbreiding verdiepingen 1-5.

Op het terrein worden op maaiveld 30 parkeerplaatsen gerealiseerd (zie volgende afbeelding).

Het is voor een groene uitstraling belangrijk dat de haag langs het bestaande gebouw behouden blijft. De haag wordt daarnaast ook doorgetrokken langs de nieuwbouw en om parkeerterrein heen.



Afbeelding: terrein nieuwe situatie met parkeren en doorgetrokken haag

2.3 Afwijkingen van het bestemmingsplan

Het gebouw past binnen de bouwregels van het bestemmingsplan. De afwijking heeft alleen betrekking op de functie. Het bestemmingsplan voorziet ter plaatse niet in een hotel. Het bestaande hotel is met een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan gerealiseerd. Dat zal nu ook van toepassing zijn voor de uitbreiding van het hotel.

Er wordt getracht om het monofunctionele kantorengedebiet Schiphol-Oost te transformeren tot een gemengder gebied. Hierdoor wordt het gebied levendiger, ook na kantooruren. De uitbreiding van Ibis Styles kan hieraan bijdragen leveren door middel van de volgende aspecten:

- Extra gebruikers buiten kantooruren
- Hoogwaardige serviced-terras aan de Piet Guilonardweg
- Voldoen aan vraag Corporates (horeca & vergaderfaciliteiten)
- Shuttlebusdienst
- Sterke link lokale bedrijvigheid
- Vergaderfaciliteiten, gym en horeca (terras) toegankelijk voor niet-hotelgasten

Deze ontwikkeling en de hiermee gepaard gaande afwijking van het bestemmingsplan is daarom wenselijk.

3 Beleid en regelgeving

In dit hoofdstuk zijn de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen getoetst aan het voor dit bestemmingsplan relevante beleid van de diverse overheden.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze samenleving' komt voort uit de Omgevingswet, die op 1 januari 2024 in werking treedt. Uitgangspunt is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo worden in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes gemaakt. Vier prioriteiten hierin zijn:

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

Binnen deze prioriteiten worden drie afwegingsprincipes gehanteerd, die helpen om beleidskeuzes te maken. Dit zijn:

1. Combinaties van functies hebben voorrang op enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, zie paragraaf 3.1.2). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (zie paragraaf 3.1.3).

Het onderhavige project past binnen de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) staat een aantal onderwerpen waarvoor het Rijk uit het oogpunt van de nationale belangen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte regels stelt. Voor gemeente Haarlemmermeer is hierin van belang:

- Toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet;
- De ruimte reservering voor de parallelle Kaagbaan;
- Zones onder hoogspanningsverbindingen worden gevrijwaard;
- Aan de provincies is opgedragen om Natuurnetwerk Nederland (NNN) te beschermen;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament krijgen ruimtelijke bescherming;
- Nationale landschappen, zoals het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, worden ruimtelijk beschermd;
- Kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking en voor de bufferzones.

De beoogde hoteluitbreiding wordt niet beïnvloed of belemmerd door voornoemde regels.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, 2017) is de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. De Ladder voor duurzame verstedelijking is geregeld in artikel 3.1.6 lid 2 en luidt: *‘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.’*

De begrippen “bestaand stedelijk gebied” en “nieuwe stedelijke ontwikkeling” zijn opgenomen in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder h en i Bro.

De 'behoefte' is de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit). De Ladder bepaalt niet voor welke regio de behoefte in beeld moet worden gebracht. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling bepaalt op welk niveau de afweging moet worden gemaakt. De afbakening van het onderzoeksgebied is dus afhankelijk van het beoogde programma.

Hotelbehoefte

In mei 2023 is door bureau Colliers een marktonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1). Hieruit is gebleken, dat de hotelmarkt rondom Schiphol Airport in 2022 en in de eerste maanden van 2023 een sterk herstel van de corona pandemie heeft laten zien. De ontwikkelingen rondom de mogelijke krimp van Schiphol zijn zeer onzeker en verwacht wordt dat de luchthaven op lange termijn ruimte krijgt om te groeien (mede gesteund door de internationale luchtvaart).

Op basis van de laatste verwachtingen zal het aantal overnachtingen in de regio in 2024 zijn hersteld van de corona pandemie. Gezien het herstel in 2023 binnen het relevante marktsegment, wordt verwacht dat ook binnen dit segment de markt in 2024 is hersteld.

Na herstel zal de vraag naar hotelkamers in de regio gestaag groeien. Het nieuwe kameraanbod is nodig om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen. De analyse laat dus zien dat de vraag zal toenemen.

De bezettingsgraad binnen het marktsegment zal worden beïnvloed met de uitbreiding van het Hotel, zoals weergegeven in volgende afbeelding. Echter, omdat de vraag naar hotelkamers in de jaren daarna verder groeit, zullen de extra kamers snel door de markt worden opgenomen en zal het segment binnen enkele jaren dezelfde bezettingsgraad kunnen realiseren als vóór de uitbreiding.

Gemiddelde bezettingsgraad

Bezettingsgraad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023F	2024F	2025F	2026F	2027F	2028F	2029F	2030F
Historisch	79.3%	81.6%	81.3%	26.1%	25.0%	59.5%								
Verwachting							71%	77%	80%	72%	74%	76%	78%	80%

Op basis van de marktanalyse en conservatieve groeiverwachting concludeert Colliers dat er ruimte is voor 123 extra kamers in de hotelmarkt van Schiphol Oost. Er is dus voldoende behoefte aan een uitbreiding van dit hotel zoals nu wordt voorzien.

In het advies van het MRA Expertteam (zie ook paragraaf 3.2.3) wordt bevestigd, dat er behoefte is aan dit project.

De uitbreiding wordt voorzien binnen bestaand stedelijk gebied. Het voornemen is hierdoor in overeenstemming met de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.4 (ontwerp) Luchtvaartnota

De luchtvaartnota 2020-2050 'Verantwoord vliegen naar 2050' zet in op een duurzame luchtvaartsector die Nederland blijft verbinden met de rest van de wereld. Daarnaast moet luchtvaart stiller en duurzamer worden. 'Slim en Duurzaam' is het uitgangspunt voor de nota, met veiligheid op één. Daarnaast brengt de nota balans aan in de verschillende publieke belangen. Vier staan er centraal:

1. Nederland veilig in de lucht en op de grond;
2. Nederland goed verbinden met de rest van de wereld;
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving;
4. Luchtvaart duurzaam.

Dit project voorziet niet in ontwikkelingen, die in strijd zijn met de belangen van de Luchtvaartnota.

3.1.5 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

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.

In paragraaf 4.10 wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en eventuele beperkingen voor dit plan.

3.1.6 Nationaal Water Programma 2022-2027

In dit programma worden de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en het beheer van de rijkswateren en rijksvaarwegen beschreven aan de hand van drie hoofdambities voor het waterbeleid:

1. Een veilige en klimaatbestendige delta
2. Een concurrerende, duurzame en circulaire delta
3. Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur

De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving zoals de energietransitie, woningbouw en de landbouw is noodzakelijk. Daarbij is het van groot belang dat ‘aansluiten op de karakteristieken van het watersysteem’ en meebewegen met water’ leidende principes blijven voor de integrale aanpak van ruimtelijke ontwikkelingen in ons land.

In paragraaf 5.13 wordt verder ingegaan op het aspect water en de gevolgen voor dit project.

3.1.7 Beleidsnota mainport en metropool

Het Rijk heeft in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een beleidsnota (2016) opgesteld voor de Schipholregio. Deze beleidsnota is een uitwerking van het programma SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) en is erop gericht de mainport Schiphol en haar regio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. De nota heeft de ambitie om de kracht en kwaliteiten van de regio verder uit te bouwen, de economische ontwikkeling van de regio en Schiphol te stimuleren en kansen en potenties in de regio beter te benutten. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op vier beleidsopgaven:

1. Het versterken van de ruimtelijk-economische structuur
2. Het ruimte bieden voor verstedelijking, kwaliteit van leefomgeving en leefbaarheid
3. Het ruimte bieden voor verdere ontwikkeling van een veilige, concurrerende en duurzame luchtvaart in combinatie met een optimale netwerk- en mainportkwaliteit
4. Meer en betere samenwerking tussen Rijk, regio, marktpartijen en luchtvaartsector

Het project past binnen dit beleid en levert een bijdrage aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur. Daarnaast wordt door het project de kwaliteit en levendigheid van het gebied verbeterd, wat ook de leefbaarheid ten goede komt.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018) is het integrale provinciale beleidsplan voor de gehele provincie Noord-Holland. In deze visie staat beschreven hoe de provincie de ambities wil realiseren voor de belangrijkste ontwikkelingen die op ons afkomen:

- Klimaatverandering
- Overgang naar duurzame energie
- Verdere verstedelijking
- Bereikbaarheid
- Gezonde leefomgeving
- Economische transitie
- Natuur en biodiversiteit

De hoofdambitie van de provincie is het vinden van een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. Met de sturingsfilosofie 'lokaal wat kan, regionaal wat moet' heeft de provincie de regionale ruimtelijke consequenties van deze ontwikkelingen grotendeels juridisch verankerd in de omgevingsverordening.

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

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

Ten aanzien van de metropoolregio Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van

de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen, werken en voorzieningen worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient men oog te hebben voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten.

3.2.2 Omgevingsverordening

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze is sindsdien meermaals op onderdelen herzien. De Omgevingsverordening NH2020 vervangt de bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid is daarbij van belang. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Voor de projectlocatie zijn met name de regels ten aanzien van nieuwe stedelijke ontwikkelingen en verblijfsrecreatie van belang.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

In Artikel 6.3 van de omgevingsverordening is geregeld, dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Aangezien de onderhavige locatie niet opgenomen is in de planmonitor van de provincie Noord-Holland, is regionale afstemming nodig.

Ten aanzien van het project geldt dat het project vanwege de aard en omvang is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Verblijfsrecreatie

In artikel 6.13 wordt het volgende aangegeven:

1. Een ruimtelijk plan borgt bij bestaande en nieuwe verblijfsrecreatie de geformuleerde ambities van de binnen een regio opgestelde afspraken voor verblijfsrecreatie.
2. Een ruimtelijk plan voorziet bij bestaande en nieuwe verblijfsrecreatie alleen in de mogelijkheid voor kort verblijf waarbij de eigenaar/huurder elders een hoofdverblijf heeft.
3. Een ruimtelijk plan dat verblijfsrecreatie mogelijk maakt (bestaand en nieuw) stelt regels ter waarborging van een bedrijfsmatige exploitatie.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam zijn afspraken gemaakt voor verblijfsrecreatie in het MRA Ontwikkeldkader verblijfsaccommodaties. Afsproken is dat bij 50 slaappleatsen of meer dit ontwikkelkader van toepassing is (zie paragraaf 3.2.3.).

3.2.3 MRA ontwikkelkader verblijfsaccommodaties

Het MRA Ontwikkeldkader heeft betrekking op alle ontwikkelingen (nieuwbouw, transformatie en uitbreiding) van verblijfsaccommodaties van 50 slaappleatsen of meer. Het gaat om hotels, maar ook om bijvoorbeeld campings, bungalowparken en jachthavens. Deze initiatieven worden getoetst aan de hand van vijf criteria of aspecten:

1. Regio versterkend;
2. Meerwaarde in de markt;
3. Economisch haalbaar;
4. Draagvlak in de omgeving;
5. Duurzaamheid en sociaal ondernemen.

Deze aspecten worden beoordeeld aan de hand van aandachtspunten, die weer zijn verdeeld in punten die de kern van het specifieke aspect weergeven. Ook worden nog punten genoemd die secundair zijn, maar wel een extra bijdrage leveren aan de toegevoegde waarde van de verblijfsaccommodatie.

Expertteam

De gemeente dient zich als onderdeel van het ontwikkeltraject goed te informeren over een ingediend initiatief. Een ambtelijk expertteam met kennis van de markt, van de gemeente en de locatie én met een overzicht van ontwikkelingen in heel de MRA kan het college helpen tijdens het ontwikkeltraject. Feedback en advies van het MRA expertteam verblijfsaccommodaties is niet bindend.

Het is een hulpmiddel dat de gemeente kan gebruiken bij de afwegingen die zij maakt in het kader van het ontwikkeltraject. Voor dit expertteam is een werkwijze opgesteld.

Voor nieuwe hotelontwikkelingen in de gemeente Haarlemmermeer betekent dit dus dat het initiatief in, maar bij voorkeur voorafgaand aan de RO-procedure ook voorgelegd moet worden aan dit expertteam, dat op basis van het MRA Ontwikkeldkader een niet-bindend advies geeft. De gemeente Haarlemmermeer heeft dit al in 2019/2020 gedaan. Het initiatief is toen goedgekeurd.

Advies Expertteam d.d. 11 september 2023

Het MRA expertteam ziet in het onderhavige project veel raakvlakken met het MRA ontwikkeldkader verblijfsaccommodaties (zie bijlage 2). De inschatting van het team is dat de uitbreiding van het hotel de toeristische (zowel zakelijk als leisure) profilering van de omgeving versterkt. Daarnaast zal de uitbreiding zorgen voor het bestendigen van de hotelexploitatie en de kwaliteit en uitstraling van het gebouw. Het expertteam is positief over dit voornemen. Opgemerkt wordt dat de maatregelen ten behoeve van duurzaamheid en sociaal ondernemen verder geconcretiseerd moeten worden. Daarnaast wil men een onderbouwing zien van de twee kamers op de begane grond van de nieuwbouw. Dit is in voorliggende ruimtelijke onderbouwing verder uitgewerkt (zie paragrafen 2.2 'Nieuwe situatie' en 4.15 'Duurzaamheid en duurzaam ondernemen').

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2022)

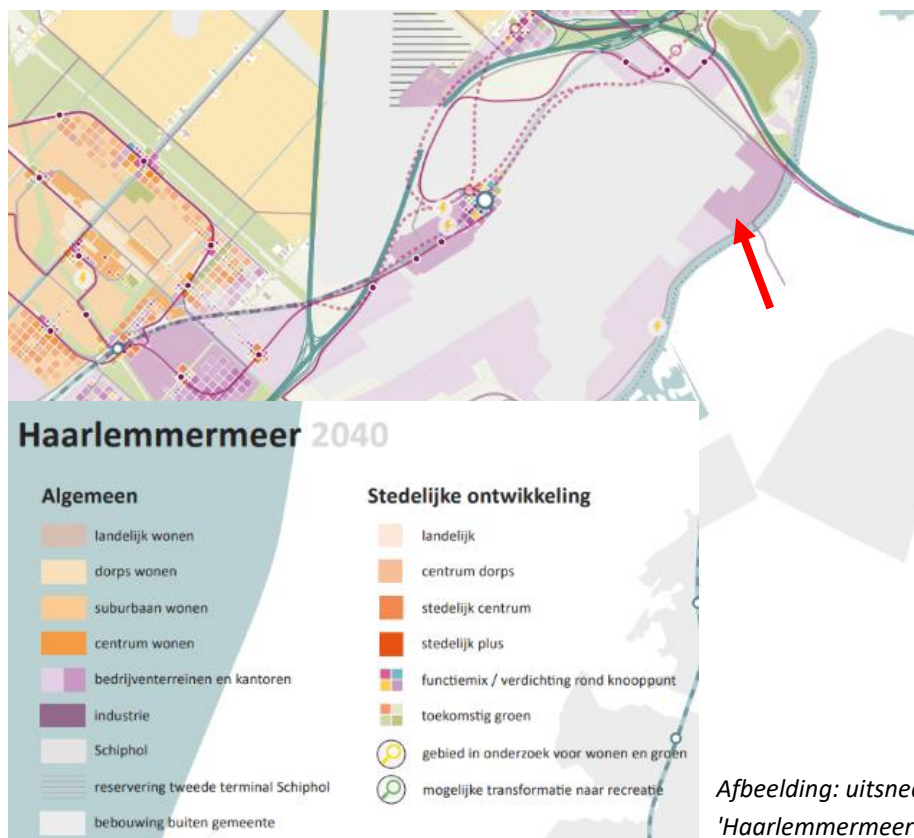
De gemeenteraad heeft de 'Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040' op 3 maart 2022 vastgesteld. De Omgevingsvisie gaat over de toekomst van Haarlemmermeer. We willen dat mensen hier gezond en veilig kunnen leven. We willen veel: ruimte voor wonen, werken, ontspannen in het groen en het polderlandschap behouden. Haarlemmermeer wil slim en zuinig omgaan met de ruimte. Hoe doen we dat op een manier die past bij het gebied en de mensen die er leven? Daarvoor staan in de Omgevingsvisie alle ambities en opgaven op een rij. De gemeente gebruikt de Omgevingsvisie om keuzes te maken over ontwikkelingen zoals nieuwe woonwijken, wegen, winkels, bedrijven of groengebieden.

De Omgevingsvisie begint met een visie op de toekomst. Deze is verdeeld over vier verhaallijnen.

1. Wonen waar dorp en stad samenkomen;
2. Economisch krachtig en divers;
3. Ontspannen in het buitengebied;
4. Slim en stevig verbonden met onze netwerken.

Hotelontwikkelingen

Met betrekking tot hotelontwikkeling wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat vanwege de coronapandemie het verblijfsaccommodatiebeleid tot 2025 op behoud van de bestaande hotels wordt gezet (zie ook onder 3.3.2).



Afbeelding: uitsnede Overzichtskaart
'Haarlemmermeer in 2040'

In de overzichtskaart is de onderhavige locatie aangewezen als bedrijventerreinen en kantoren. Deze locaties zijn in eerste instantie aangewezen voor de ontwikkeling van bedrijven en kantoren. Daarnaast wil de gemeente monofunctionele formele werklocaties waar het kan gevarieerder maken om ze toekomstgerichter te maken. Deze gebieden moeten gezond, veilig, aantrekkelijk en goed bereikbaar zijn. Bijvoorbeeld met mooie en snelle fietsroutes waarlangs wat te beleven is.

Voor werknemers – of ze nu thuis of op locatie werken - moet het uitnodigend zijn om voorzieningen als parken en horeca in de nabijheid te bezoeken in de pauze of na het werk. Deze mix van bedrijvigheid waarin grote en kleine bedrijven met en naast elkaar kunnen werken op een plek die mondiaal en regionaal goed ontsloten is, maakt Haarlemmermeer een aantrekkelijke plek om in te investeren. Het verankert de gevestigde bedrijven en organisaties, en trekt nieuwe aan. Dat geldt ook voor het gebied ten oosten van de luchthaven.

De uitbreiding van een hotel op een bedrijven- en kantoorlocatie bevordert de in de omgevingsvisie beoogde functiemenging en past hiermee binnen het beleid.

3.3.2 Verblijfsaccommodatiebeleid gemeente Haarlemmermeer 2021-2025

In het verblijfsaccommodatiebeleid wordt aangegeven dat vanwege de coronapandemie van de afgelopen jaren tot 2025 op behoud van de bestaande hotels wordt gezet. Dit betekent dat er voorlopig geen nieuwe hotelontwikkelingen zullen worden toestaan, behalve die nu in de pijplijn zitten of in het bestemmingsplan mogelijk zijn.

Initiatieven die passen in het verbreden van de hotelsector en daardoor een meer divers en evenwichtig aanbod creëren, zijn onder voorwaarden mogelijk. Ook kan de gemeente, als het goed onderbouwd is, meewerken aan een uitbreiding van een hotel, als dat de exploitatie daarvan ten goede komt.

Als de economie weer aantrekt en het aantal hotelovernachtingen weer toeneemt, dan hanteert men een afwegingskader voor nieuwe ontwikkelingen. Belangrijkste aspect daarbij is dat aangetoond kan worden via een (regionaal) marktonderzoek dat er ruimte is voor nieuwe hotels. Het afwegingskader voor nieuwe hotelontwikkelingen geldt voor nieuwbouw, transformatie (van kantoren) en uitbreiding van hotels. Aanvragen voor hotels worden getoetst aan de hand van een aantal (rand)voorwaarden als locatie, marktruimte, segment en doelgroep en toegevoegde waarde voor de omgeving.

Afwegingskader hotels Haarlemmermeer	
Criterium	Vragen die worden gesteld
1. Marktruimte	Is er marktruimte voor het beoogde hotel? <i>Is er een deugdelijke ruimtelijk-economische onderbouwing en marktonderzoek? Blijkt daaruit dat er geen overcapaciteit ontstaat?</i>
2. Woningbouw	Wonen gaat voor op hotelontwikkelingen. <i>Is woningbouw niet mogelijk op de beoogde locatie?</i>
3. Kansengebied	Valt de beoogde locatie in een kansengebied? <i>Beoogde kansengebieden:</i> - nabij de Ringvaart; - in en bij de kleinere dorpskernen; - het buitengebied.
4. Segmenten en doelgroepen	Past de beoogde ontwikkeling binnen de gewenste marktsegmenten en doelgroepen? <i>Gewenste marktsegmenten zijn hotels met of in de nabijheid van toeristisch voorzieningen en/of vrijetijdsbesteding, en short stay hotels.</i>
5. Diversificatie	Is er sprake van diversificatie? <i>Draagt het concept bij aan de variatie en type aanbod in Haarlemmermeer? Draagt de grootte van het hotel (aantal hotelkamers) bij aan de diversificatie van het hotelaanbod? Vindt er een koppeling/samenwerking plaats met andere functies als vrijetijdsactiviteiten (leisure), zakelijke voorzieningen of nabij toeristische trekpleister? Biedt het initiatief toegevoegde waarde voor de omgeving, de bewoners en/of gebruikers van het gebied?</i>
6. Regionale afstemming	Bij hotels met meer dan 50 slaapplekken dient dit regionaal te worden afgestemd. Dit gebeurt in een expertteam waar ook Haarlemmermeer is vertegenwoordigd.
7. Economische haalbaarheid	Is het plan economisch haalbaar? <i>Is er een gedegen haalbaarheidsonderzoek bijgevoegd waaruit de haalbaarheid blijkt?</i>
8. Omgeving en uitstraling	Is sprake van een goede uitstraling passend bij de omgeving? <i>Is er een goedgekeurd plan, voor zowel het gebouw zelf als voor de directe omgeving, dat voldoet aan de gemeentelijke stedenbouwkundige, planologische en landschappelijke normen?</i>
9. Bereikbaarheid en parkeren	Is de bereikbaarheid en het parkeren gewaarborgd? <i>Ligt de hotelontwikkeling nabij een (H)OV-halte en/of treinstation? Is de ontsluiting goed geregeld? Voldoet het plan aan de parkeernorm?</i>
10. Duurzaam en sociaal ondernemen	Is sprake van duurzaam en sociaal ondernemen? <i>Is in het plan aandacht voor duurzaam ondernemen? Is het hotel bijvoorbeeld energieneutraal en/of vindt een vorm van circulair bouwen plaats? En is in het plan aandacht voor sociaal ondernemen, zoals mogelijkheden voor stages en leerwerkplekken en samenwerking met organisaties in de buurt?</i>
11. Draagvlak in de omgeving	Heeft participatie met de omgeving plaatsgevonden? <i>Heeft participatie plaatsgevonden en is onder andere een informatiebijeenkomst georganiseerd voor omwonenden en andere belanghebbenden?</i>

Het voorliggende initiatief dateert van voor de Corona periode en wordt nu alsnog weer opgepakt. Het past daarom binnen het beleid als een reeds in de pijplijn zittend initiatief. Het initiatief is eerder getoetst aan het hotelbeleid van gemeente Haarlemmermeer op basis waarvan werd besloten om hieraan mee te gaan werken. Hierna volgden diverse overleggen over een anterieure overeenkomst, wat leidde tot een nagenoeg gereed eindconcept. Als gevolg van de Corona periode is deze toen niet ondertekend en kwam de ontwikkeling tijdelijk stil te liggen. Het gaat dus om een bestaand initiatief, waarvoor de hotelstop niet geldt en dat dus ook niet getoetst hoeft te worden aan het afwegingskader (zie ook memo Uitbreiding ibis Styles Amsterdam Airport d.d. 23 mei 2023 in bijlage 3).

Schiphol

De hotels op Schiphol-Centrum en Schiphol-Oost hebben uiteraard een hub-functie voor Schiphol. Passagiers die voor- of na hun vlucht een hotel boeken, crew-leden van de diverse vliegtuigmaatschappijen, maar ook de zakelijke bezoekers maken van dit gebied een plek waar al meerdere hotels zijn gevestigd.

Kansen voor dit gebied voor meer hotelkamers zijn mede afhankelijk van de marktomstandigheden, de groeimogelijkheden van de luchthaven en dienen te passen in de ambities voor de Oostflank. Door de coronacrisis is het de verwachting dat hier pas sprake van zal zijn op de langere termijn.

Op Schiphol-Rijk zijn nu 3 hotels gevestigd. Door de leegstand van kantoren wordt de voorkeur gegeven aan transformatie van kantoorgebouwen en geen nieuwbouw als de markt weer aantrekt. Short stay of een appartementenhotel is op dit moment niet wenselijk in verband met het gebrek aan voorzieningen dan wel grote afstand tot voorzieningen.

Hub-functie Schiphol

Door de luchthaven overnachten er normaal gesproken veel toeristen in deze gemeente voorafgaand aan of na een vlucht, maar ook als uitvalsbasis voor een bezoek aan Amsterdam. De hub-functie van Schiphol zorgt ook voor een goede basis voor meerdaagse internationale zakelijke congressen met bijbehorende hotelovernachtingen. Ook overnachten veel crew-leden van de vliegtuigmaatschappijen in hotels op en nabij Schiphol. Luchtvaartmaatschappijen hebben met diverse hotels meerjarige afspraken over het onderbrengen van de crews. Deze vorm van overnachting is vaak een basis voor het hotel.

De groeimogelijkheden voor hotelkamers in dit gebied is echter wel mede afhankelijk van de mate van herstel na de Coronacrisis en van de discussie omtrent het aantal vluchten vanaf luchthaven Schiphol. Uit een marktonderzoek (zie bijlage 2) is gebleken dat de markt zich hersteld en dat er vraag is aan meer hotelkamers.

Het IBIS Styles hotel en de uitbreiding daarvan richt zich op de hub-functie van Schiphol. Dit past ook binnen de kaders van het nieuwe beleid, ook worden er meer mogelijkheden voor de zakelijke bezoeker gecreëerd. Door het nieuwe hoofdkantoor van KLM aan de overkant van de straat wordt dit versterkt. Doordat het restaurant, terras en gym toegankelijk zijn voor de werknemers en andere gebruikers van het gebied heeft het ook een toegevoegde waarde voor de omgeving. Veel horeca is er nog niet in het gebied.

De uitbreiding draagt bij aan het economisch efficiënter maken van het hotel.

3.3.3 Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer

Met het Klimaatadaptatiebeleid zorgt de gemeente dat Haarlemmermeer in 2050 klimaatbestendig is. Men streeft naar het beperken van de gevolgen en schade van droogte, hitte, wateroverlast en overstromingen voor nu en voor de toekomst. Men wil naar een omgeving die bestand is tegen hitte en droogte en waar weinig wateroverlast is.



Afbeelding: risicokaart met daarop de buurten die gevoelig zijn voor droogte, wateroverlast en hitte

Uit de bovenstaande risicokaart blijkt dat zich de projectlocatie niet in een gevoelig gebied bevindt.

In de het beleid zijn verder drie ambities beschreven:

Een koele woon- en werkomgeving

In een koele woon-werkomgeving zorgt de gemeente ervoor dat gezondheidsschade door oververhitting minder vaak optreedt. Dit kan bijvoorbeeld hitte-uitputting of een hitteberoerte zijn met soms levensbedreigende gevolgen. Hierbij is er extra aandacht voor kwetsbare groepen zoals ouderen, jonge kinderen en ziekenhuispatiënten.

Verminderen van droogtegevoeligheid

Het verminderen van droogtegevoeligheid gaat om het vergroten van de hoeveelheid zoet gronden oppervlaktewater. Dit hebben we nodig om te drinken, om te wassen en voor de landbouw. Wanneer het een periode erg droog is geweest valt dit bijvoorbeeld op door bruine plekken in grasvelden. Soms wordt er ook een oproep gedaan aan inwoners om minder water te gebruiken in een droge periode. Als gemeente richt men zich vooral op het opslaan van water en het voorkomen van watertekort.

Een waterrobuuste leefomgeving

In een waterrobuuste leefomgeving blijven de gevolgen van zware neerslag zo klein mogelijk. Men wil namelijk niet dat water in huizen komt of blijft liggen in tunnels. De gemeente zet zich in om wateroverlast door neerslag te beperken. Het opvangen van hemelwater is hierbij belangrijk. De gemeente slaat water tijdelijk op, zorgt ervoor dat het water goed in de grond kan trekken en voert het water af via het riool of de sloot.

Nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwbouwprojecten worden eisen gesteld aan de klimaatbestendigheid. Afhankelijk van de grootte van het nieuwbouwproject worden strengere eisen gesteld. Kleine, veelal binnenstedelijke ontwikkelingen hebben weinig invloed op het klimaat van de omgeving. Ook kunnen deze ontwikkelingen voor bijvoorbeeld koelte gebruik maken van voorzieningen in de buurt. Daarom wordt bij kleinere projecten minder gevraagd. Wel blijft klimaatbestendig inrichten het uitgangspunt en blijft men alert op nadelige gevolgen voor de omgeving.

Ontwikkелgebied groter dan 500 m² maar kleiner dan 5000 m²

Het onderhavige project valt in deze categorie. Deze ontwikkelingen hebben een effect op de omgeving, maar door de omvang zijn niet alle basisveiligheidsniveaus van toepassing in het gebied. De initiatiefnemer moet de relevante basisveiligheidsniveaus meenemen in het ontwerp. De regel geldt, dat bij deze ontwikkelingen voldaan moet worden aan alle basisveiligheidsniveaus, tenzij deze niet van toepassing zijn in het plangebied (zoals: belangrijke langzaamverkeerroutes, vitale of kwetsbare functies) of in de omgeving voldoende aanwezig zijn (zoals een koelteplek). De relevantie wordt bepaald aan de hand van maatwerk en is afhankelijk van het type project. Hierbij mogen de gevolgen voor de omgeving niet nadelig zijn.

Er geldt bij deze ontwikkelgebieden geen onderzoeksplicht. Er hoeft in ieder geval geen nulmeting grondwater te worden gedaan en geen berekening van hemelwaterpercentages voor het vasthouden, bergen en afvoeren. Er moet wel onderbouwd worden op welke manier aan de principes wordt voldaan, zoals dit nu ook gebeurt in de watertoets.

Ambitie	Basisveiligheidsniveau	Nieuwe ontwikkelingen
 Een koele woon- en werkomgeving	Binnen 300 meter (loopafstand) is een koelteplek ^a van minimaal 200 m ² aanwezig.	
	Er is tenminste 40% schaduw voor belangrijke langzaam verkeersroutes ^b en verblijfsplekken ^c in het plangebied, tijdens de hoogste zonnestand ^d in de zomer.	
	50% van het totaal aan verticale en horizontale oppervlakken van gebouwen worden warmtewerend ^e ingericht.	
	De volgende vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen hitte: - Beweegbare bruggen bij hoofdinfrastructuur monitoren tussen 22 – 24 graden, bij 25+ graden kan koelen met water nodig zijn om klemzittende bruggen te voorkomen. - Asfalt van hoofdinfrastructuur mag niet heter dan 50 graden worden, om smelten te voorkomen. - Drinkwater- en afvalwaterleidingen mogen niet warmer worden dan 25 graden, om virus- en bacteriegroei tegen te gaan.	
 Droogtegevoeligheid verminderen	Een nulmeting van het grondwater met bemalingsadvies ^f voor toekomstige inrichting.	
	Een waterneutrale ontwikkeling ^g die niet leidt tot extra aan- en afvoer van water.	
 Een waterrobuuste leefomgeving	100% afkoppelen hemelwater van gemengde riolering.	
	Binnen kernen en ontwikkelgebieden 15% van maatgevende bui ^h in het riool afvoeren, 85% vasthouden waar het valt.	
	In het gebied buiten de kernen 100% van de maatgevende bui vasthouden waar het valt.	
	Er is zoveel mogelijk natuurlijke en oppervlakkige afwatering aanwezig.	
	De volgende vitale en kwetsbare functies moeten waterrobuust zijn: - Op hoofdinfrastructuur mag maximaal 20 cm water komen te staan, zodat kernen toegankelijk blijven voor hulpdiensten en calamiteitenverkeer. - Een bui van 60 mm per uur mag geen schade veroorzaken aan gebouwen en infrastructuur.	

Klimaatadaptie in het Project

Apto Architects heeft nader uitgewerkt hoe in het onderhavige plan wordt omgegaan met klimaatadaptie (zie bijlage 4 en paragraaf 4.15).

3.3.4 Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (actualisatie 2018)

In 2018 is het handboek parkeernormen geactualiseerd. Hierin zijn per gebied en functie parkeernormen vastgesteld. Dit handboek is niet van toepassing op Schiphol en op bestemmingsplan 'Schiphol'.

4 Onderzoek milieuaspecten

4.1 Bodem

4.1.1 Wet- en regelgeving

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt middels een historisch onderzoek, eventueel aangevuld met een bodemonderzoek, bepaald. De resultaten van het historisch onderzoek, het bodemonderzoek en de conclusie met eventuele saneringsadviezen worden in het bestemmingsplan vermeld.

Wet bodembescherming (Wbb)

In de Wbb zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Bij bestemmingswijzigingen, verbouwingen of graafwerkzaamheden zal in veel gevallen een bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden. De gemeente beoordeelt dat per geval. Met het bodemonderzoek kan bepaald worden of de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde functie.

De Wbb onderscheidt drie kwaliteiten grond:

- sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- licht verontreinigde grond (boven achtergrondwaarden);
- schone bodems (beneden achtergrondwaarden).

Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde (te behalen kwaliteit) en de milieu hygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) geeft de lokale bevoegde gezagen de mogelijkheid om de bodemkwaliteit binnen hun gebied actief te gaan beheren binnen de gegeven kaders. Dit geeft onder andere ruimte voor nieuwe projecten op het gebied van natuur, wonen en industrie. In het besluit worden vier kwaliteiten gehanteerd, namelijk Achtergrondwaarde, Wonen, Industrie en Niet toepasbaar. Het besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger een toets op de kwaliteit van de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie.

Gemeentelijke Nota Bodembeheer

Haarlemmermeer probeert zoveel mogelijk een afweging te maken op basis van feitelijke risico's. De Nota Bodembeheer (2020) biedt een praktische richtlijn aan de gemeentemedewerkers, adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs hoe in Haarlemmermeer het beste met vrijkomende grond en baggerspecie kan worden omgesprongen, waarbij aan zaken als gezond

verstand, kostenbesparing, milieuwinst en voldoen aan geldende wet- en regelgeving veel aandacht is besteed.

De bodemkwaliteitskaart (2020) van Haarlemmermeer geeft aan wat de gemiddelde kwaliteit van de grond op niet-verdachte locaties is in de gemeente. De bodemfunctiekaart is tegelijk met de bodemkwaliteitskaart vastgesteld en geeft de (toekomstige) functieklassering van een gebied weer. In de Nota Bodembeheer Gemeente Haarlemmermeer zijn voor sommige gebieden Lokale Maximale Waarden vastgesteld.

4.1.2 Onderzoek

In oktober 2019 is door onderzoeksbureau Back Milieuadvies een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 5). Op basis van de resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek wordt de gestelde hypothese verdachte locatie voor zowel de NEN 5740 als de NEN 5707 verworpen.

De zandige bovengrond met baksteenresten is hooguit licht verontreinigd met PCB en PAK. De zandige ondergrond is niet verontreinigd. Het grondwater is licht verontreinigd met naftaleen. De gehalten van PFOS en van PFOA in het analysemonster van de top laag (MPFAS) vallen in de klasse wonen/industrie. In de bodem is geen asbest aangetroffen.

Vervolgens is er in april 2020 aanvullend onderzoek naar de diepere gronden uitgevoerd (zie bijlage 6). Hieruit is gebleken dat de diepere gronden niet zijn verontreinigd.

4.1.3 Conclusie

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor de geplande uitbreiding aan het hotel.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

4.2.1 Wet- en regelgeving

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet vervangt zes wetten op het gebied van cultureel erfgoed en sorteert hiermee voor op de komende Omgevingswet. Door de wetten te bundelen en een aantal regels te vernieuwen is de wetgeving minder versnipperd. In de Erfgoedwet staat onder andere wat cultureel erfgoed is, wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe Nederland daar toezicht op houdt. De Erfgoedwet gaat over de bescherming van het cultureel erfgoed. Er is ook erfgoed in ruimtelijke ordening (de leefruimte om ons heen). Hoe Nederland daarmee omgaat staat in de Wabo.

De erfgoedvisie met uitvoeringsprogramma van de Gemeente Haarlemmermeer voor de periode 2020 - 2030 stelt vast dat erfgoed bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving, de aantrekkelijkheid van de gemeente als bezoeklocatie en aan een aangenaam vestigingsklimaat. De basis van de visie is erfgoed als inspiratie en motor voor nieuwe ontwikkelingen.

De archeologienota heeft tot doel een verantwoorde balans te vinden tussen goede omgang met het archeologische erfgoed en andere maatschappelijke belangen die bij planontwikkelingen moeten worden gewogen. In de nota zijn de verhaallijnen met de kernwaarden 'Water en pionieren' en 'Transport en Logistiek' leidend.

Om relevante keuzes te kunnen maken die in lijn zijn met de andere beleidsdoelen die de gemeente zich stelt, zal een integrale afweging plaatsvinden. De volgende speerpunten zijn van belang bij cultuurhistorische en/of archeologische waarden:

- het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
- de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
- de mogelijkheid van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
- de mogelijkheid van het bevoegd gezag of de minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

De gemeente is verplicht om verwachte en aanwezige archeologische waarden mee te wegen bij ruimtelijke beslissingen. De wetgever geeft de gemeente de vrijheid om naar eigen inzicht vorm te geven aan de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrens. Deze beleidsnota geeft hier invulling aan.

4.2.2 Onderzoek

Archeologische waarden

Op 4 maart 2021 heeft de Gemeente Haarlemmermeer haar archeologiebeleid vernieuwd. In de Archeologische verwachtingskaart is het gebied aangegeven als een gebied met een lage verwachting. In de Archeologische beleidskaart valt het gebied in de zone: Waarde – archeologie 6. Hieruit volgt een onderzoeksverplichting bij bodemingrepen groter dan 10.000 m² en dieper dan 40 cm. Er is geen verplichtend onderzoek nodig bij plannen van dit volume. Als bij de werkzaamheden toch archeologisch vondsten worden gedaan, moeten deze op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet zo spoedig mogelijk gemeld worden bij de Minister (de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: telefoon 033-4217456). Een vondstmelding bij de gemeentelijk of provinciaal archeoloog kan ook. De werkzaamheden moeten dan worden gepauzeerd, en onderzoek door een KNA archeoloog worden uitgevoerd.

Daarnaast wordt in de toelichting van het bestemmingsplan 'Schiphol' het volgende geconstateerd:

Gezien de gespecificeerde archeologische verwachting is geconcludeerd dat bij eventuele bodemingrepen vermoedelijk geen archeologische waarden zullen worden verstoord. Boerderijen uit de 19^e eeuw zijn in de directe omgeving (de Haarlemmermeer) nog in aanzienlijke aantallen aanwezig en bovendien nog in onverstoorde staat. In dergelijke omstandigheden zijn de mogelijke resten van funderingen van een afgebrande boerderij uit dezelfde periode nauwelijks als

'behoudenswaardig bodemarchief' aan te merken. Er hoeft daarom in dit bestemmingsplan géén archeologische dubbelbestemming op te worden genomen nemen.

Wanneer archeologische resten worden aangetroffen, is altijd conform artikel 53 van de Wet op de archeologische monumentenzorg 2007 aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de gemeente Haarlemmermeer verplicht.

Cultuurhistorische waarden

Het oorspronkelijke agrarische polderlandschap is hier niet meer intact. Er bevinden zich geen cultuurhistorische waarden in het gebied waarmee hier rekening moet worden gehouden.

4.2.3 Conclusie

Dit project leidt niet tot een aantasting / bedreiging van archeologie en cultuurhistorische waarden. Dit onderwerp vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 Wet- en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wro getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarden voor het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is het risico (uitgedrukt in kans per jaar) dat één persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. Het groepsrisico is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gedefinieerd als: "de cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

In het Bevi en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen en ammoniakkoelinstallaties.

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is gebaseerd op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wro. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Bevi.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is geregeld via de "Wet Basisnet", een stelsel van wetten en regels. Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de

omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen. In de gemeente Haarlemmermeer zijn daarnaast routes voor het transport van gevaarlijke stoffen vastgesteld.

In aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving kent de gemeente Haarlemmermeer ook eigen externe veiligheidsbeleid. Specifiek gaat het om regels over de aanvaardbaarheid en verantwoording van het groepsrisico. Een belangrijk richtsnoer is onder andere dat objecten met niet- of met beperkt zelfredzame personen buiten het invloedsgebied van een risicobron worden geprojecteerd.

Daarnaast biedt risicokaart.nl inzicht in risicosituaties in de leefomgeving. Dit instrument kan gebruikt worden als informatievoorziening om te helpen bij het voorkomen, bestrijden en beperken van de gevolgen van rampen en zware ongevallen.

4.3.2 Onderzoek

In september is de situatie door onderzoeksbureau Aviv onderzocht (zie bijlage 7). Geconcludeerd wordt dat zich geen risicobronnen in de omgeving van de projectlocatie bevinden.

Dichtstbijzijnde bron is de propaantank van Manege De Jong aan de Mr. Jac. Takkade 30 in Aalsmeer. Hier bevindt zich een propaantank met een inhoud van 3 m³. Op de propaantank is het Bevi niet van toepassing. Voor propaantanks met een inhoud tot 13 m³ geldt, dat deze onder het Barim vallen.

Volgens art. 3.28 van het Barim dient voor propaantanks met een inhoud tot 5 m³ een afstand van maximaal 20 meter tot buiten de inrichting gelegen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in acht te worden genomen.

De uitbreiding van het Ibis Styles Amsterdam Airport hotel ligt op meer dan 200 meter afstand. Hierdoor wordt ruim voldaan aan de eisen, gesteld in het Barim.

4.3.3 Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.4 Explosieven

In de Nederlandse bodem zitten nog veel conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Bij het opsporen en ruimen van conventionele explosieven (CE's) is de openbare orde en veiligheid het bepalende uitgangspunt. De burgemeester is op grond van artikel 172 van de Gemeentewet belast met de handhaving daarvan. De beslissing om in een concrete situatie al dan niet over te gaan tot het opsporen en ruimen van een CE is dus de bevoegdheid van de burgemeester. In een CE-verdacht gebied is grondroerende partij verplicht een explosieven onderzoek uit te voeren in het kader van 'veilige werkomgeving en veiligheid voor derden en de omgeving'. Er geldt geen

verplichting om over te gaan tot opsporing en ruiming. Dit hangt af van het concrete geval en dat wordt vooral beoordeeld in relatie tot het huidige en toekomstige gebruik van het gebied.

4.4.1 Onderzoek

Voor het hele beheersgebied van Schiphol is een Historisch Vooronderzoek-Niet Gesprongen Explosieven (HVO-NGE) opgesteld. Uit de resultaten van deze studie blijkt dat ter plaatse van de geplande werkzaamheden oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Hierdoor kunnen Niet Gesprongen Explosieven (NGE) in de projectlocatie zijn terechtgekomen en als blindganger zijn achtergebleven. In het kader van de voorbereiding van de voorgenomen werkzaamheden heeft REASeuro opdracht gekregen voor het uitvoeren van een Projectgebonden Risicoanalyse-Niet Gesprongen Explosieven (PRA-NGE.)



Afbeelding: Opsporingsgebieden door REASeuro (aangegeven diepte is maximale indringingsdiepte, werkelijke opsporingsdiepte is afhankelijk van diepte werkzaamheden)

Geadviseerd wordt om het hele werkgebied waar nodig vlakdekkend met computerondersteunde actieve oppervlakedetectie te onderzoeken op de aanwezigheid van vliegtuigbommen. Hierdoor kunnen delen van het gebied tot maximaal 1,5 m-mv onderzocht worden vanaf het maaiveld. Dat is voldoende voor het grootste deel van de werkzaamheden.

Voor het aanbrengen van funderingspalen wordt de bodem dieper geroerd. Geadviseerd wordt om deze palen trillingsvrij aan te brengen, omdat anders naast de paalpositie ook een gebied met een straal van 10 m rond de paal onderzocht moet worden. Bij een trillingsvrije uitvoeringsmethode hoeft alleen de paalpositie zelf vrijgegeven te worden met behulp van conventionele dieptedetectie.

4.4.2 Conclusie

Ten behoeve van de bouw zal een projectplan opgesteld worden. Dit projectplan heeft de goedkeuring van het bevoegd gezag voordat de bouw feitelijk een aanvang kan nemen. Deze voorwaarde kan worden opgenomen in de omgevingsvergunning.

4.5 Ecologie

4.5.1 Wet- en regelgeving

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Daarmee zijn gebiedsbescherming en soortbescherming bij elkaar gebracht in één Nederlandse wet. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren en hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen. Deze wet neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook, omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. De taken en verantwoordelijkheden worden in het wetsvoorstel zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'. Eén van de verantwoordelijkheden van de provincie is het Natuurnetwerk Nederland, een netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

Een belangrijk criterium in de wet is 'gunstige staat van instandhouding van een soort'. Daarvan is sprake als:

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

4.5.2 Onderzoek

In maart/april 2023 is door onderzoeksbureau Els & Linde een ecologische quickscan uitgevoerd naar de effecten van het voornemen op natuurwaarden (zie bijlage 8). Door een ecooloog van bureau Els & Linde B.V. is op 20 maart 2023 beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de gewenste ontwikkelingen.

Soortenbescherming

De kans op beschermde soorten binnen het perceel kan niet met absolute zekerheid worden uitgesloten. Er is een kans op beschermde soorten op het grasveld achter het hotel. Dit grasveld valt buiten de uitbreidingsplannen. Wel moet rekening gehouden worden met de zorgplicht. Het is verstandig om met een ecologisch werkprotocol te werken.

Gebiedsbescherming

Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland

De Natura 2000-gebieden liggen op redelijke afstand. Gezien de omvang van de ontwikkeling is separaat een berekening van de stikstofdepositie uitgevoerd. De ontwikkeling leidt niet tot een verhoging van de depositie op Natura 2000-gebieden. Ook andere externe factoren kunnen worden uitgesloten. De afstand is groot en tussen het Natura 2000-gebied dat het dichtste bij ligt.

Stikstof

Om in kaart te brengen wat het effect van het project op stikstofdepositie in Natura2000-gebieden kan hebben is in april 2023 door onderzoeksbureau Els & Linde een Aeries-berekening uitgevoerd (zie bijlage 9). Hierbij is gebleken dat er geen effect op stikstofdepositie is berekend. Geen rekenresultaat is hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Het project heeft dan ook geen effect op Natura2000-gebieden.

4.5.3 Conclusie

Er is geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming. Dit onderwerp vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

4.6 Geluid

4.6.1 Wet- en regelgeving

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wgh vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Deze bedraagt 48 dB. Indien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan de gemeente een hogere grenswaarde toestaan, de zogenaamde "Hogere waarde". De Hogere waarde mag enkel worden verleend indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting te brengen niet mogelijk is. Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in

binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wgh.¹

Spoorweglawaaai

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

Industrielawaaai

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

Luchtverkeerslawaaai

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

4.6.2 Onderzoek

Het project voorziet niet in geluidgevoelige functies, zodat akoestisch onderzoek hier niet aan de orde is.

4.6.3 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

¹ Conform artikel 110g Wgh mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wgh vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

4.7 Geur

Het algemene uitgangspunt van het Nederlandse geurbeleid is het voorkomen van nieuwe hinder. Als er geen hinder is, hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. De mate van hinder die nog acceptabel is moet worden vastgesteld door het bevoegde bestuursorgaan op grond van de Wm.

4.7.1 Onderzoek

Er bevinden zich geen geurhinderbronnen in de omgeving van de projectlocatie. Onderzoek is niet nodig.

4.7.2 Conclusie

Geur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.8 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

In een ruimtelijk plan dienen planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnuitsvoorzieningen, zoals waterleidingen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen, afvalwaterleidingen, en dergelijke.

4.8.1 Onderzoek

Aan de zuidwestrand van het perceel loopt een waterleiding met een beschermingszone. Gebouwen zijn hier niet toegestaan. Voor het uitvoeren van werkzaamheden dient een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden aangevraagd te worden. Een vergunning wordt verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden niet strijdig zijn met de veiligheid van de leiding en van de bijbehorende belemmeringsstrook.

Voordat een omgevingsvergunning verleend kan worden, dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

De nieuwbouw wordt buiten de zone van de waterleiding gerealiseerd.

Verder bevinden zich geen andere kabels, leidingen of telecommunicatie installaties, die planologisch relevant zijn in het gebied.

4.8.2 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.9 Lucht

4.9.1 Wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit. De hoofdlijnen van deze wet zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wm. De luchtregelgeving is uitgewerkt in een aantal AMvB's en Ministeriële Regelingen.

Wet milieubeheer (Wm)

In bijlage II van de Wm zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden bij planvorming is geregeld in artikel 5.16 en 5.16a van de Wm. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Grenswaarden uit bijlage II van de Wm worden niet overschreden, of
- Per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- Het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂)², of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)³.

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

² De AMvB 'Niet In Betekenende Mate bijdragen' legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3%-grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀). Dit komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

³ Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen en dergelijke, op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Als het echter gaat om de uitbreiding van een bestaand gebouw of een door het gebouw vervulde functie, dan is een eenmalige toename van ten hoogste tien procent van het rechtens toegestane aantal personen dat op de desbetreffende locatie verblijft, toegestaan. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekende mate' projecten of 'in betekende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

4.9.2 Onderzoek

Het onderhavige project voorziet in de uitbreiding van een bestaand hotel met maximaal 127 kamers en een vergaderfunctie. De nieuwe ontwikkeling kwalificeert als 'niet in betekende mate'. Daarnaast is een hotel niet aan te merken als een gevoelige bestemming, zoals hiervoor bedoeld.

4.9.3 Conclusie

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

4.10 Luchtvaartverkeer

4.10.1 Wet- en regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (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. Samen vormen deze besluiten een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

4.10.2 Onderzoek

De projectlocatie ligt in het luchthavengebied. Binnen het luchthavengebied is het LIB niet van toepassing. Toetshoogte-vlakken binnen het luchthavengebied worden hier wel weergegeven, maar uitsluitend ter indicatie. Voor zover objecten/plannen binnen het luchthavengebied liggen is het LIB-Schiphol niet rechtsgeldig. In dat geval dient contact gezocht te worden met Amsterdam Airport Schiphol (AAS). Inmiddels is door AAS toestemming verleend voor dit voornemen.

4.10.3 Conclusie

Het luchtvaartverkeer vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.11 Milieuzoneringen

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen). De VNG handreiking Bedrijven en Milieuzonering (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. In 2019 is de Milieuzonering nieuwe stijl opgesteld. Dit rapport is vooruitlopend op de Omgevingswet opgesteld en kan worden toegepast voor het reguleren van bedrijven in bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte, echter blijft de handreiking uit 2009 nog van kracht.

4.11.1 Onderzoek

Dit project voorziet niet in nieuwe functies die voor hinder bij woningen in de omgeving zullen zorgen. Er zijn ook geen bedrijven in de nabijheid gevestigd die belemmerd worden door de beoogde uitbreiding van het bestaande hotel.

4.11.2 Conclusie

Dit onderwerp vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.12 Verkeer en parkeren

4.12.1 Onderzoek

Autoverkeer

Het realiseren van een nieuwe functie, of een uitbreiding van bestaande functie, is van invloed op de verkeersintensiteit op de wegvakken en kruispunten in de omgeving van de te ontwikkelen locatie. In november 2023 is door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng een onderzoek naar het verkeer en parkeren uitgevoerd (zie bijlage 10) hieruit is gebleken, dat de verkeersgeneratie van de uitbreiding van het hotel 160 mvt/etmaal bedraagt. De intensiteit van het huidige gebruik van de Piet Guilonardweg bedraagt circa 10.000 mvt/etmaal, op doorsnede. De toename van de verkeersintensiteit als gevolg van de geplande uitbreiding is zeer beperkt en kan op de bestaande weg probleemloos en veilig afgewikkeld worden. Deze beperkte toename is niet van invloed op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de verkeersintensiteiten blijven ruim onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten.

Initiatiefnemer wil het voorterrein van het Ibis Styles hotel te Schiphol Oost opnieuw inrichten. De keerlus voor de shuttlebus, expeditie en taxi's op eigen terrein komt hierdoor te vervallen. Er wordt een inrichtingsvoorstel gemaakt om mogelijk deze keerlus terug te brengen in het openbaar gebied, namelijk op de Piet Guilonardweg langs het hotel.

Door deze oplossing kan er een terras aan de voorzijde gerealiseerd worden, waardoor het hotel meer connectie krijgt met de straat en kwaliteit kan toevoegen aan een sobere, stenige omgeving.

Parkeren

In het hiervoor genoemde onderzoek is ook de parkeerbehoefte van het hotel onderzocht.

Parkeernormen Schiphol

Om de parkeervraag van nieuwe of veranderende functies inzichtelijk te maken heeft Schiphol parkeernormen voor specifieke functies vastgesteld in het bestemmingsplan. Er is voor hotels dus geen parkeernorm opgenomen, alleen een kencijfer van CROW. Voor de overige functies verwijst het bestemmingplan naar de parkeerkencijfers van CROW. Het uit te breiden hotel is gelegen in een gebied dat door de gemeente aangemerkt wordt als 'matig stedelijk gebied' (stedelijkheidsgraad) gelegen in 'rest bebouwde kom' (stedelijke zone).

Omdat de dichtstbijzijnde HOV-halte binnen 400 meter van de ontwikkellocatie gelegen is, wordt uitgegaan van het minimale parkeerkencijfer voor een 3* hotel: 4,5 parkeerplaatsen per 10 hotelkamers.

Afwijken van de parkeernorm met een functie-specifiek parkeerkencijfer

Zoals beschreven is er dus geen parkeernorm opgenomen voor hotels. Het bestemmingsplan verwijst naar CROW-kencijfers voor het bepalen van de parkeerbehoefte. CROW-parkeerkencijfers zijn algemene kencijfers voor hotels in Nederland (en niet: locatiespecifiek) gebaseerd op een 'beste practice' van de parkeersituatie op een druk moment in een normale week. Het CROW geeft aan dat deze parkeerkencijfers zijn bedoeld als hulpmiddel bij het berekenen van de parkeerbehoefte en niet als absolute waarheid. Locatiespecifiek kan goed van de parkeerkencijfers worden afgeweken. Geadviseerd wordt om dat in dat geval dan goed te laten onderbouwen.

In het onderhavige geval is er een goede reden om af te wijken van de CROW-kencijfers. Het Ibis Styles Amsterdam Airport hotel kent namelijk een sterk afwijkend verkeerspatroon ten opzichte van andere hotels. Dit afwijkende patroon is te verklaren doordat het hotel een 'limited service hotel' betreft, én het hotel een airport hotel is. Dit hotel trekt bezoekers aan die van en naar de luchthaven reizen en grotendeels met het openbaar vervoer/taxi's hun verplaatsingen maken. Dit is ook de reden dat er zeer frequent een shuttlebus halteert bij het hotel, om gasten op te halen of weg te brengen.

Om inzicht te krijgen in het aantal parkeerplaatsen dat wél nodig is, zijn slagboomgegevens geanalyseerd. De slagboom voor het parkeerterrein houdt bij hoeveel in- en uitgaande bewegingen er zijn van het naar het hotel. Op basis van deze slagboomgegevens is de bezetting van het parkeerterrein bepaald. Uit de slagboomgegevens blijkt dat de maximale parkeerbezetting op beide parkeerterreinen 22 voertuigen is op het maatgevende moment (werkdagmiddag). Hierin zijn zowel abonnees als bezoekers meegerekend.

Verder wordt het volgende geconcludeerd:

- De maximale parkeerbezetting op het parkeerterrein is momenteel 22 geparkeerde voertuigen, op een capaciteit van 65 parkeerplekken.
- De parkeervraag van de uitbreiding van het hotel bedraagt op basis van de algemene CROW kencijfers van Schiphol 58 parkeerplaatsen en op basis van feitelijk gebruik 20 parkeerplaatsen.
- De toekomstige parkeervraag van het hotel op basis van de gemeentelijke normen zal in de praktijk ondergebracht kunnen worden op P1 en P2.
- De toekomstige parkeervraag van het hotel kan (op basis van feitelijk gebruik) na ontwikkeling gefaciliteerd worden op eigen terrein (P1 en P2).

Hierbij in ogenschouw nemend dat:

- Het huidige gebruik gemaximaliseerd is op basis van twee verschillende piekmomenten.
- De hotelgasten goede alternatieven hebben om het hotel te bereiken dan wel te verlaten (hoogwaardig openbaar vervoer).
- Het hotel als een 'typisch' hotel functioneert, vanwege de ligging/klandizie nabij en van Schiphol. Deze ligging zorgt onder andere voor goede alternatieven voor de auto (shuttlebussen, taxi's en openbaar vervoer). Dat deze alternatieven gebruikt worden blijkt uit het feitelijk gebruik van de parkeerterreinen.

4.12.2 Conclusie

Er is geen relevant effect op het verkeer en de afwikkeling hiervan. Daarnaast bevinden zich in de praktijk voldoende parkeerplaatsen op de locatie om de parkeerbehoefte van het project op te kunnen vangen. Er wordt hiermee voldaan aan het geldend parkeerbeleid in het bestemmingsplan.

4.13 Water

4.13.1 Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren. Hiermee wordt beoogd vervuiling te voorkomen en te beperken, duurzaam gebruik van water te bevorderen, het aquatische milieu te beschermen en te verbeteren en de effecten van overstromingen en droogte in te perken. De algemene doelstelling is om een goede milieutoestand te bereiken voor alle wateren.

Waterwet (Ww)

De Ww regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Ook is via de Invoeringswet Ww de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Ww blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Ww zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het

gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

Waterbeheerplan 6

Als opvolger van het WBP5 2016 – 2021 is sinds dit jaar het WBP6 van kracht. Het WBP6 gaat er van uit dat goed waterbeheer van levensbelang is om in Rijnland te kunnen wonen, werken en genieten. De boodschap hierbij: alleen samen kunnen we onze leefomgeving gezonder en duurzamer maken. Hierbij zijn 5 maatschappelijke opgaves van belang:

1. Bijdragen aan klimaatbestendige woningbouw;
2. Tegengaan van bodemdaling;
3. Versterking van de biodiversiteit;
4. Energieneutraal werken;
5. Nederland circulair in 2050.

Hoe Rijnland dat aanpakt en wat de plannen zijn voor de komende zes jaar presenteert Rijnland in het waterbeheer programma voor 2022 – 2028. Dit is te lezen op Waterbeheerprogramma Waterbeheerprogramma 6 (wbp6rijnland.nl).

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming plaatsvindt over het omgaan met afval- en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen. De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

Waterschapsverordening Rijnland

De vervanger van de Keur, de Waterschapsverordening, is Op woensdag 27 september door de Verenigde Vergadering van Rijnland definitief vastgesteld en wordt op 1 januari 2024 in gebruik genomen. In de Waterschapsverordening staan regels om de sloten, rivieren, meren, plassen, de dijken en de gemalen in het gebied van Rijnland te beschermen. Hierdoor wordt het watersysteem schoon en veilig gehouden.

Nieuw in de Waterschapsverordening zijn de verplichte klimaatregels voor nieuwe grootschalige gebiedsontwikkelingen waar onder andere provincies, gemeenten en projectontwikkelaars mee te

maken krijgen. Deze klimaatbestendige regels moeten ervoor zorgen dat een gebied zo wordt ingericht dat het goed voorbereid is op de gevolgen van klimaatverandering.

Strategische Samenwerkingsagenda hoogheemraadschap van Rijnland en gemeente Haarlemmermeer 2020-2035 (SSA)

Met deze SSA wil de gemeente samen met het hoogheemraadschap van Rijnland een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem realiseren in Haarlemmermeer. In de samenwerkingsagenda heeft twee hoofdoelen:

- a. het vergroten van klimaatadaptiviteit;
- b. het verbeteren van de waterkwaliteit.

Door middel van deze twee doelen en onder de doelen acht samenwerkthema's kan men gezamenlijk het watersysteem voorbereiden op weersextremen door klimaatverandering en inzetten op een duurzaam en schoon watersysteem ten behoeve van verschillende functies. Deze SAA is een voortzetting van de SSA 2015-2030. Er wordt in deze agenda meer nadruk gelegd op het veranderende klimaat en voorgesorteerd op de omgevingswet. Daarnaast is het grondgebied van Haarlemmermeer uitgebreid met voormalig Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Ook deze gebieden zijn meegenomen in deze SSA.

De SSA bevat een uitvoeringsstrategie waarin wordt beschreven op welke manieren men samenwerkt met Rijnland en met andere partijen. In het bijbehorende uitvoeringsplan wordt elke keer voor drie jaar beschreven welke activiteiten er worden ondernomen om samen te werken aan het watersysteem. De herziening van de SSA maakt dat er breder gekeken moet worden naar de activiteiten en maatregelen in het driejarig uitvoeringsplan.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2023

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

4.13.2 Onderzoek

Waterberging

Bij een toename van het oppervlak aan verharding met 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het projectgebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

Het project leidt niet tot toename aan verharding aangezien de projectlocatie al bijna geheel verhard is. Watercompensatie is derhalve niet aan de orde.

Grondwater

Het gebruik van uitloogbare materialen dient te worden vermeden of er dient een coating te worden toegepast. Er wordt niet voorzien in ondergrondse bebouwing, zodat het voornemen geen negatief effect heeft op grondwaterstromen. Nader geohydrologisch onderzoek is niet nodig.

Waterkeringen en beschermingszones

Het projectgebied ligt niet binnen de beschermingszone van een waterkering.

Klimaatadaptie

Het plan voorziet in diverse maatregelen om klimaatadaptie te bevorderen door toepassing van een sedumpakket voor buffering van water bij heftige regenbuien (zie ook bijlage 4 en paragraaf 4.15).

4.13.3 Conclusie

Dit onderwerp vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.14 Bezonning

Aangezien de uitbreiding onder de toegestane maximale bouwhoogte blijft zal het project geen negatief effect hebben op de bezonning van objecten in de omgeving.

4.15 Duurzaamheid en duurzaam ondernemen

Duurzaamheid

Uitgangspunt voor het project is dat aan de EPC-normen zal worden voldaan. Daarnaast wordt in het plan zoveel mogelijk rekening gehouden met klimaatadaptie (zie ook bijlage 4).

Waterbuffering:

Regenwater kan worden vastgehouden op het dak van de bestaande laagbouw, waar een bestaand sedumpakket ligt.

- Gewicht: 80-85kg/m²;
- Buffering: 60 liter/m²;
- Dakhelling: max. 5°;
- Dikte pakket: 9 cm.

Afkoppeling hemelwaterafvoer:

Het regenwaterafvoer van het nieuwbouwwolume is afgekoppeld van het riool. Door de buffering op het dak is de resterende hoeveelheid hemelwater beperkt die vrijkomt. Deze hoeveelheid wordt binnen het plangebied verwerkt.

Als in een volgend stadium maatregelen nodig kunnen (indien nodig) bij verdere uitwerking van het gebouw de volgende maatregelen getroffen worden voor de gevel en het dak:

Gevel:

De meest bekende glasfolie is warmtewerende folie, ook wel zonwerende raamfolie genoemd. Door toepassing van zonwerende raamfolie op de ruiten kan men de opwarming op het glas reduceren tot maar liefst 90%.

Het daglicht wordt grotendeels doorgelaten en het binnenklimaat blijft optimaal leefbaar. Hiermee bespaart men op het energieverbruik van de airco.

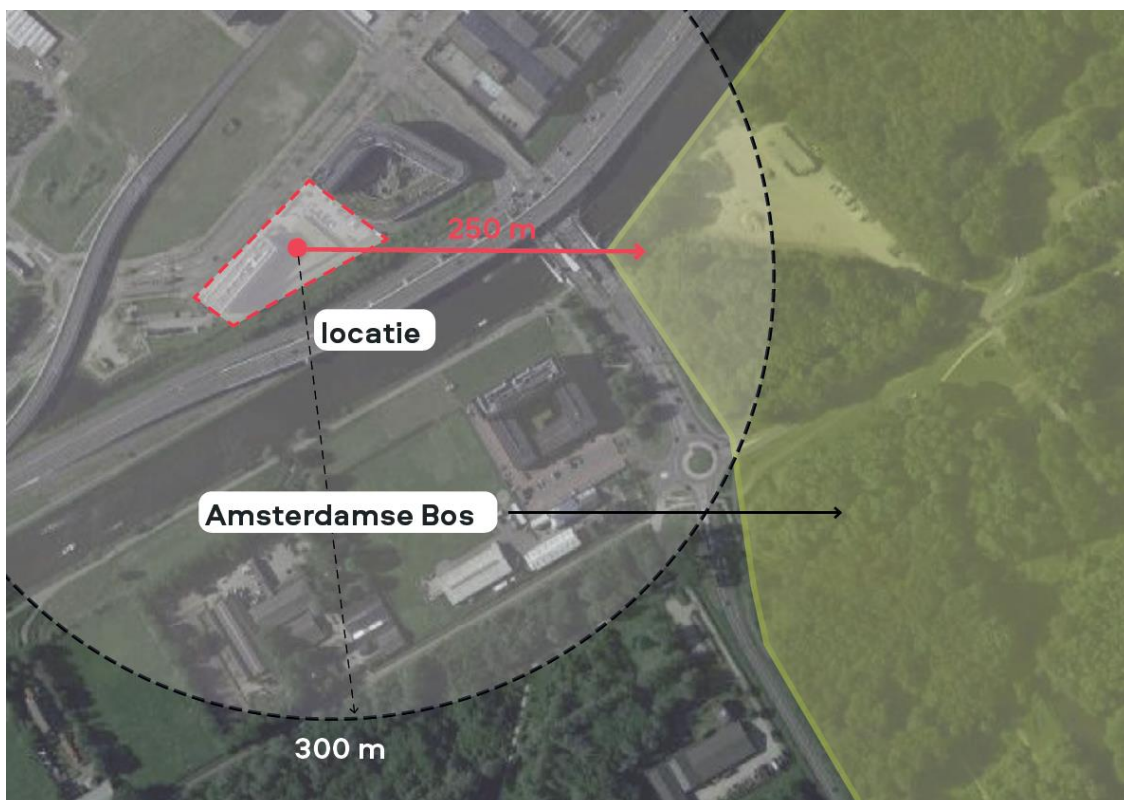
Dak:

Een cool roof, ook wel 'koel dak' genoemd, is een dak met witte siliconen dakcoating. Witte siliconen dakcoating heeft een reflecterende werking zodat het dak een stuk afkoelt.

Koelteplek:

Een koele omgeving zorgt ervoor dat gezondheidsschade door oververhitting minder vaak optreedt. Dit kan bijvoorbeeld hitteuitputting of een hitteberoerte zijn met soms levensbedreigende gevolgen.

De locatie van het Ibis Styles hotel is gelegen aan de rand van Schiphol op loopafstand van het Amsterdamse bos. Het bos vormt de longen van Amsterdam en zorgt voor een koele locatie binnen een straat van 300 meter van de project locatie (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: ligging Ibis Hotel ten opzichte van het Amsterdamse Bos

Schaduwrijke langzaamverkeersroute

Een koele omgeving zorgt ervoor dat gezondheidsschade door oververhitting minder vaak optreedt. Dit kan bijvoorbeeld hitteuitputting of een hitteberoerte zijn met soms levensbedreigende gevolgen. Rond de locatie zijn verschillende voorzieningen getroffen om ervoor te zorgen dat er voldoende schaduw is. Deze bestaan uit de bestaande bomenrij, een overdekt parkeer volume waar voetgangers gebruik van kunnen maken en een schaduwrijke tuin bij de entree.

Duurzaam ondernemen

Maatschappelijk verantwoord en duurzaam ondernemen is een belangrijk onderdeel van het concept van IBIS. Hierbij staat duurzaamheid centraal. Dit uit zich in bredere zin in de product- en partnerkeuze. Zo worden biologische producten aangeboden, staan er bijenkasten op het dak van het hotel voor verse honing, zijn er partnerships aangegaan met Nederlandse partners die evengoed voorlopen op het gebied van MVO en zijn lokale ondernemers betrokken bij het aanbieden van een aantal extra services. Een voorbeeld is een partnership met The Gift Label voor het leveren voor meer maatschappelijk bewuste zeeproducten. Duurder, maar wel bewuster. Even goed is met Auping een partnership gesloten omdat de bedden van Auping veel duurzamer zijn en gemaakt worden, een langere levensduur kennen en uiteindelijk aan het einde van de levensduur weer door Auping worden ingenomen. Veel producten in de winkel zijn hoogwaardige biologische en/of fairtrade producten.

Linnengoed is geselecteerd op kwaliteit en productiewijze. Het hotel kent daarnaast het hoogst haalbare operationele duurzaamheidslabel: planet 21 Gold. Dit uit zich in de manier waarop wordt omgegaan met uiteenlopende zaken in hotels, zoals productverpakkingen, afvalscheiding, stimuleringsmaatregelen tot hergebruik van linnen en handdoeken, etc.

Hiermee tracht het Ibis Styles een hotel te zijn voor mensen die een bewuste keuze willen maken en hier ook bereid zijn iets meer voor te betalen. Er wordt extra aandacht besteed aan het gezond houden van de gasten middels het aanbieden van vers en gezond voedsel en drank. Bezoek aan het nabijgelegen Amsterdamse Bos (5 minuten lopen), wordt gepromoot middels sportservices en fietsverhuur. In de hotelkamers wordt de kwaliteit van nachtrust bewaakt middels hoogkwalitatieve bedden, zeer goede geklimatiseerde, geluidsarme hotelkamers, en volledig verduisterende gordijnen. Het hotel biedt sportactiviteiten aan in samenwerking met lokale ondernemers. Voorbeelden hiervan zijn hardlooptrainingen, bootcamps, paardrijden, yoga lessen, maar ook in-room spa behandelingen etc. De lokale ondernemers - zoals de nabijgelegen manege - verzorgen deze services ten gunste van de gasten, terwijl de ondernemers profiteren van de klandizie die het hotel hen op haar beurt brengt. Daarnaast is het hotel een van de weinige hotels die ruimte en plek biedt voor gezinnen. De family rooms vormen de enige plek op Schiphol waar gezinnen in één kamer - en dus betaalbaar - kunnen overnachten, als zij op doortocht zijn (flysleep-fly) of gebruik maken van het park-sleep-fly arrangement.

4.16 Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

In het onderhavige geval, de uitbreiding van een bestaand hotel, is van belang dat de bouwregels van het bestemmingsplan zich niet tegen de activiteit verzetten, het perceel mag immers voor 100% worden bebouwd met een bouwhoogte van 30 meter. De uitbreiding leidt dan ook niet tot een groter ruimtebeslag. Daarnaast geldt dat het een uitbreiding van een bestaand hotel betreft.

De uitbreiding is daarom naar zijn aard en omvang dusdanig dat de ontwikkeling niet gekwalificeerd als 'stedelijk ontwikkelingsproject'. Daarnaast hebben voorafgaande paragrafen voldoende aangetoond dat het project geen negatieve effecten heeft op de omgeving. Het uitvoeren van een MER is niet aan de orde. Een aanmeldnotitie MER wordt niet nodig geacht.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan, dan wel een omgevingsvergunning in afwijking daarvan, een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval het besluit nieuwe, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding of verbouwing van gebouwen. In de wet is aangegeven welke kosten verhaald kunnen worden. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door gronduitgifte of een anterieure overeenkomst, zoals dat hier het geval is.

Anterieure ovk is door beide partijen ondertekend op 23-11-2023

~~NB anterieure overeenkomst moet nog getekend worden.~~

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Na het verlenen van de omgevingsvergunning kunnen belanghebbenden bezwaar indienen.

6 Juridische aspecten

6.1 Opzet vergunning en ruimtelijke onderbouwing

De vergunning en de aanvraagtekening/formulier vormen samen het juridisch bindende gedeelte van de omgevingsvergunning. De Ruimtelijke Onderbouwing is niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als nadere uitleg bij de omgevingsvergunning.

6.2 Handhaafbaarheid

De omgevingsvergunning is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In deze omgevingsvergunning zijn voorwaarden gegeven waarbinnen de transformatie kan plaatsvinden. Het handhavingsbeleid is er op gericht dat deze voorwaarden ook worden nageleefd. De omgevingsvergunning bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan de vergunning gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in de omgevingsvergunning allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de voorwaarden. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van de omgevingsvergunning. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de voorwaarden zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de voorwaarden wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de voorwaarden gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en redelijkheid van inzien.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.