

Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hoofddorp Noord, Het Nieuwe Noord

Versie: 2.2

Datum: 11 januari 2022



Inhoud

1. Voorwoord.....	3
2. Proces aanpak	4
Gemeentelijk beleid	4
3. Stedenbouwkundig Programma van Eisen.....	6
Scope.....	6
Doel	6
Opzet	7
4. Ambitie	8
Wonen in een stedelijk woonmilieu	8
Stapsgewijze transformatie	8
Overkoepelend en groen woonmilieu	8
Beoogde doelgroep	9
5. Kernwaarden en spelregels	10
6. Uitgangspunten en eisen	12
Stedenbouw	12
Beeldkwaliteit.....	14
Verkeer	17
Programma	21
Milieu	23
Openbare ruimte.....	30
7. Literatuurlijst.....	35
8. Bijlagen	36

1. Voorwoord

Door de grote vraag naar woningen in de Metropoolregio Amsterdam is de druk op de woningmarkt in en om Haarlemmermeer groot. Met de regio is afgesproken om de woningbouwprogrammering te versnellen. De vraag is niet alleen groot, maar ook divers. Haarlemmermeer heeft meerdere bouwlocaties tot haar beschikking. Dit biedt kansen om het aantrekkelijke woonklimaat in Haarlemmermeer verder uit te bouwen met nieuwe woonmilieutypologieën. Daarmee bieden we meer woonruimte voor Haarlemmermeesters en voor woningzoekenden in de Metropoolregio Amsterdam én dragen we bij aan onze ambitie voor een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat voor bedrijven in en om Haarlemmermeer. Indirect geven we daarmee een impuls aan de economische motor van Nederland.

Het type grondgebonden woningen is oververtegenwoordigd in Haarlemmermeer. Een meer divers aanbod levert een robuustere woningmarkt op welke aan sluit bij de vraag naar woningen en de demografische ontwikkelingen van Hoofddorp. Voor de grote binnenstedelijke locaties wordt meer ingezet op gestapelde woningen. Daarbij speelt onder andere ook de nabijheid van voorzieningen en (toekomstig) hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-haltes) een grote rol in de keuze voor de te bouwen typologie.

Als gevolg van de leegstand op het bedrijventerrein Hoofddorp-Noord zijn er in de afgelopen jaren diverse initiatieven voor transformatie naar woningen geweest, deels al gerealiseerd. De gemeente juicht dit toe, omdat elders in de gemeente – waar absolute beperkingen voor de bouw van woningen gelden – voldoende nieuwe vestigingsmogelijkheden voor bedrijven worden gecreëerd. Met de vaststelling van een ontwikkelingsstrategie voor het gebied geeft de gemeente de kaders voor de herontwikkelingen aan, waarbij initiatieven worden gevolgd en getoetst.

Deze transformatie van een verouderd bedrijventerrein aan de rand van Hoofddorp moet leiden tot een compactere stad gebaseerd op een stedelijk woonmilieu met voorzieningen binnen handbereik. De walkable city moet hier uitgangspunt vormen voor de inrichting van de openbare ruimte en de programmering van de plinten en tevens een veilig leefklimaat garanderen.

Wethouder Jurgen Nobel

2. Proces aanpak

Gemeentelijk beleid

In de deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (2013.0028472) is de opgave geformuleerd om het ondernemersterrein Hoofddorp Noord op termijn te transformeren tot een woongebied met lichte bedrijvigheid. Ontwikkelingen worden gefaciliteerd die bijdragen aan een gemengd, gestapeld, stedelijk, robuust en dynamisch gebied. Een gebied met een diversiteit aan bewoners en ondernemers, waar nieuw wonen met nieuw werken wordt gecombineerd, met een goede openbare ruimte en waarin ondernemers en bewoners samen Nieuw Noord creëren.

De planontwikkeling voor Hoofddorp Noord was niet voor 2020 voorzien. Echter, de druk op de woningmarkt in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als gevolg van de aantrekkende economie, de toenemende verhuisdynamiek en de toestroom van huishoudens, heeft geleid tot een besluit van de raad om prioriteit te geven aan de planuitwerking van Hoofddorp Noord (2017.0037218).

De transformatie van Hoofddorp Noord vereist een toekomstperspectief over de ruimtelijke organisatie en samenhang in het gebied. Daarom heeft de gemeenteraad de Ontwikkelstrategie 'Nieuw Noord' vastgesteld. Op grond van een grondige analyse van het gebied en de randvoorwaarden in bestaand beleid, onderzoeken en gebiedsbijeenkomsten met eigenaren, bewoners en ondernemers zijn ontwikkelspelregels geformuleerd die de stedenbouwkundige kaders geven waarbinnen initiatieven voor woningbouwontwikkelingen ontwikkeld kunnen worden.

Voor het deel van de openbare ruimte dat de gemeente in beheer krijgt geldt de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte, de DIOR, als leidraad. Daar kan, gemotiveerd en door de gemeenteraad goedgekeurd van worden afgeweken.

Als uitwerking van de ontwikkelstrategie is dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen opgesteld voor een eerste fase van de herontwikkeling van Hoofddorp-Noord in de noordoostelijke hoek van het bedrijventerrein. Deze locatie werd refererend aan de vorige functie ook wel de AM-locatie genoemd, ondertussen heet het project Het Nieuwe Noord. Deze locatie wordt ontwikkeld door Evast Vastgoed B.V., die inmiddels een ontwerp voor de stedenbouwkundige uitwerking heeft opgesteld.

Intentieovereenkomst & plandocumenten

Met Evast Vastgoed B.V. is een intentieovereenkomst gesloten om de haalbaarheid van de herontwikkeling van de Het Nieuwe Noord samen met de gemeente te onderzoeken. Die haalbaarheid bestaat uit het zoveel mogelijk synchroon uitwerken van dit gemeentelijke Stedenbouwkundig Programma van Eisen en het Stedenbouwkundig Ontwerp van Evast. Deze beide plandocumenten vormen de basis voor een vervolgovereenkomst, een anterieure overeenkomst, waarin de stedenbouwkundige planopzet en het stedenbouwkundige kader worden vastgelegd en gemeente en Evast over en weer de voorwaarden uitwerken waaronder de ontwikkeling kan plaatsvinden.

Vervolg

De transformatie vereist uiteraard ook een herziening van het geldende bestemmingsplan. De gemeenteraad zal na de vaststelling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen ook een gewijzigd bestemmingsplan gaan vaststellen. Maatschappelijke consultatie maakt om die reden ook deel uit van het planproces, te beginnen met het horen van de bewoners en andere gebruikers van het gebied en de directe omgeving over de gemeentelijke kaders die in het Stedenbouwkundig

Programma van Eisen worden vastgelegd, alsmede de eerste uitwerking die daaraan gegeven is met het Stedenbouwkundig Ontwerp van Evast.

3. Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Scope

Dit SPvE heeft betrekking op de transformatie van de zogenaamde AM-locatie, Vakgarage Hartgerink en Klomp en Vlamboog. Het is gelegen in de oksel van de Hoofdvaart en de N201 en bedraagt 3,48 ha.



Figuur 1 Plangebied en ligging

De vastgestelde Ontwikkelingsstrategie vormt de basis voor het SPvE. Uitgangspunt voor het SPvE is vanzelfsprekend ook de bestaande wet- en regelgeving en het door de gemeente vastgestelde beleid. Maar ook beleid dat in ontwikkeling is, is in beschouwing genomen omdat we anders de actuele ontwikkelingen missen. Voor het vastgestelde beleid wordt verwezen naar de aan het eind van dit SPvE opgenomen literatuurlijst. Voor zover mogelijk bevatten de documentnamen in de literatuurlijst directe hyperlinks naar de betreffende documenten in het bestuurlijk informatiesysteem (BIS) van de gemeenteraad.

Doel

Het doel van dit SPvE is om concreet de (ruimtelijke) vertaling te richten en te kaderen van alle eisen en wensen die in de verschillende beleidsstukken zijn vastgelegd en welke verplichting daarbij hoort voor de ontwikkelende partijen. Dit SPvE is een document waarbij het stedenbouwkundige plan van de ontwikkelende partij - voor zover passend in de gemeentelijke ambitie en het geldende beleid - reeds is meegenomen.

Het SPvE dient vijf doelen

1. Met het SPvE voor Het Nieuwe Noord geeft de gemeente Haarlemmermeer zo concreet mogelijk aan wat zij in de vorm van ambities, uitgangspunten, eisen en uitwerkingsverplichtingen wil bereiken in Hoofddorp-Noord.

2. Dit SPvE is in dialoog tussen de gemeente en Evast opgesteld. Het Stedenbouwkundige Ontwerp (SO) van de ontwikkelende partij - voor zover passend in de gemeentelijke ambitie en het geldende beleid – is reeds meegenomen. Opstelling van het SPvE en het SO is een iteratief proces geweest.
3. Op grond van het SPvE, het SO en de reeds uitgevoerde onderzoeken kunnen de gemeente en de marktpartijen ieder voor zich inschatten of de transformatie van Het Nieuwe Noord haalbaar is en of er voldoende basis is voor een samenwerking voor de verdere planontwikkeling en realisatie van deze gebiedsontwikkeling.
4. Na de vaststelling van het SPvE door de gemeente én Evast, dient het SPvE vervolgens om in dialoog het SO te kunnen uitwerken tot een definitief stedenbouwkundig plan, inrichtingsplan en bouwplan.
5. Het SPvE dient hierbij als toetsingskader voor deze verdere uitwerkingen.

Opzet

Het SPvE begint met een hoofdstuk over de ambitie voor Hoofddorp Noord zoals is neergelegd en door de Raad vastgesteld in de Ontwikkelstrategie Hoofddorp Noord. Dit document is een uitwerking van die ambitie waarin de uitgangspunten concreet gemaakt zijn. In hoofdstuk IV zal de ambitie verder worden toegelicht op het ontwikkelingsniveau van Hoofddorp Noord. In hoofdstuk V zullen de spelregels voor het plangebied worden opgesomd in uitgangspunten. In hoofdstuk VI worden per thema de specifieke eisen opgesomd en nader omschreven en vormen zo het toetsingskader. Parallel aan dit SPvE wordt een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. De ontwikkelaar heeft gevraagd om toepassing van de zogenaamde coördinatieregeling, waarbij een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen gelijktijdig met een ontwerpbestemmingsplan in procedure wordt gebracht.

4. Ambitie

Wonen in een stedelijk woonmilieu

Hoofddorp Noord ligt in stedelijk gebied, nabij het stadscentrum, goed ontsloten maar vooralsnog niet ontsloten met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-halte). De ambitie is om het bedrijventerrein Hoofddorp Noord te transformeren naar een aangenaam woon- en werkgebied met als focus een stedelijk woonmilieu. Het bedrijventerrein is in de Deelstructuurvisie Hoofddorp (2013.0028472) aangewezen als binnenstedelijke transformatie locatie. In het kader van de grote woonopgave die Haarlemmermeer en de regio kent, is o.a. deze locatie in 2017 aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw (2017.0037218). De ambitie hoe Hoofddorp Noord te transformeren is verankerd in het document Nieuw Noord, Ontwikkelstrategie voor de binnenstedelijke transformatie en vastgesteld door de gemeenteraad in juli 2019. Deze ontwikkeling is begonnen bij de Structuurvisie 2030, hierin is Hoofddorp Noord als transformatiegebied aangewezen. Hoewel het gebied economisch redelijk tot goed functioneert, is toch sprake van leegstand. Tegelijkertijd is er een grote behoefte aan nieuwe woningen in de Haarlemmermeer en de Metropoolregio. De gemeente wil de komende vijftien jaar ruimte maken om 20.000 woningen toe te voegen (aan de 60.000 woningen die Haarlemmermeer nu heeft), een grote sprong. Hoewel Haarlemmermeer een groot oppervlakte heeft, is de ruimte voor wonen toch beperkt door de geluidscontouren van Schiphol. In Hoofddorp Noord is woningbouw wel mogelijk, omdat het nagenoeg geheel buiten de geluidscontour ligt. De eerste woningen zijn inmiddels gerealiseerd en nieuwe initiatieven komen op gang. De gemeente heeft zich daarom de vraag gesteld of, en onder welke voorwaarden, toevoeging van wonen op grotere schaal mogelijk is zodat er in Hoofddorp Noord een gemengd woon- en werkgebied kan ontstaan. Nieuwe bedrijfsvestigingsmogelijkheden worden binnen de gemeente gecreëerd op plaatsen waar – o.a. vanwege Schiphol – geen woningen kunnen worden gebouwd. Voor het hele verhaal van Hoofddorp Noord wordt naar deze ontwikkelingsstrategie verwezen.

Stapsgewijze transformatie

Op de lange termijn (2030-2040) is de gemeentelijke ambitie om de N201 naar het noorden om te leggen, waarna de huidige provinciale weg kan transformeren naar een gemeentelijke ring, waardoor de noordzijde meer ontsluitingsmogelijkheden krijgt. Hierdoor worden bestaande ontsluitingswegen als de Hoofdweg ontlast en ontstaan er meer mogelijkheden voor transformatie en woningbouw. In Hoofddorp-Noord kunnen op dit moment met inachtneming van de hierna nog te noemen wijziging van de aansluiting op de N201 nog ca. 1100 woningen worden gebouwd omdat daarboven de Hoofdweg, zowel in de richting van de N201 als het centrum, onvoldoende afwikkelingscapaciteit heeft. Die nieuwe gemeentelijke binnenring biedt ook mogelijkheden voor uitbreiding van het HOV-vervoersnet met in het verlengde daarvan een mindere noodzaak tot aanleg van parkeervoorzieningen in het nieuwe woongebied. Dit zal dan met name kunnen gelden voor toekomstige herontwikkelingen. Voor dit plangebied kan hier nog geen rekening mee worden gehouden.

Overkoepelend en groen woonmilieu

De ambitie is om deels het werken te behouden waar dat kan en in aanvulling daarop door middel van het toevoegen van woningen met een dichtheid van ca. 150/ha een gemengd en stedelijk woonmilieu te creëren waar duurzame mobiliteit (fiets, lopen en HOV) voorop staat. Om de woon- en leefkwaliteit te versterken wordt landschappelijk het concept pocketparks gehanteerd waarmee ook een grote bijdrage wordt geleverd aan de klimaatbestendigheid, hittestress en waterbuffering. Door het parkeren zoveel mogelijk ondergronds (half verdiept, verhoogd maaiveld) te realiseren, ontstaat een hoogwaardig, zoveel mogelijk groen, woonmilieu. We gaan hierbij project specifiek uit van in beginsel één gebouwde parkeerplaats per woning/appartement om het beoogde groene – niet door

auto's gedomineerde – woonmilieu te kunnen borgen. Dit uitgangspunt vereist een bloksgewijze herontwikkeling, zoals nu door Evast wordt ingezet. Bloksgewijze als tegenhanger van individuele transformatie van panden en percelen. Door meerdere voormalige bedrijfspercelen te koppelen kan ondergronds parkeren worden gefaciliteerd en gezorgd worden voor een door groen verblijfsgebied in plaats van een door auto's gedomineerd maaiveld. Ook wordt gestreefd naar het ontvlechten van conflicterende verkeersstromen, zoals fiets en vrachtverkeer, om de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit te verbeteren. De openbare, en openbaar toegankelijke ruimte op de parkeerdekken, gaat een belangrijke rol spelen in het verweven van verschillende functies, ook in de tijd. Daarom moet alle openbare ruimte gezien worden als het cement dat de verschillende bouwstenen tot een geheel maakt wat tot uitdrukking komt in hoe het gebruikt, geprogrammeerd en gematerialiseerd wordt.

Beoogde doelgroep

Er is in Hoofddorp een grote en groeiende behoefte aan appartementen voor starters en ouderen. Veel nieuwbouw elders in Haarlemmermeer is gericht op grondgebonden gezinswoningen. Op dit moment is ca 76% van de woningen in de Haarlemmermeer grondgebonden. Vanwege de demografische ontwikkeling (bevolkingsopbouw, vergrijzing) is er een grote behoefte aan goede, aantrekkelijk gelegen, appartementen nabij voorzieningen en openbaar vervoer. Bovendien kunnen we door het compact en stedelijk bouwen in hogere dichtheden op daarvoor geschikte plekken, andere plekken juist minder dicht bebouwen, en op die manier verschillende woonmilieus in de gemeente Haarlemmermeer aanbieden. De vraag naar appartementen, gecombineerd met de ligging nabij het winkel- en voorzieningenhart van Hoofddorp maakt dat we in Hoofddorp Noord niet kiezen voor verder ontwikkelen met grondgebonden woningen, maar voor een compact, gemengd stedelijk woonmilieu van 6-8 bouwlagen (m.u.v. accenten bijvoorbeeld langs de N201) met deels werken en voorzieningen op de begane grond.

5. Kernwaarden en spelregels

Om deze ambitie te bereiken is in de Ontwikkelstrategie een aantal kernwaarden vastgesteld.

- Karakter: Gemengd, Gestapeld, Stedelijk, Robuust, Dynamisch
- Diversiteit: Variëteit in bewoners en ondernemers
- Innovatie: Nieuw Wonen, Nieuw Werken
- Menselijke maat: Goede openbare ruimte
- Netwerk: Samen Nieuw Noord maken

Deze kernwaarden zijn in de Ontwikkelingsstrategie voor geheel Hoofddorp-Noord vertaald in spelregels voor zowel de ontwikkelaars en eigenaars als de gemeente en worden in de projecten verder uitgewerkt.

1. **Dichtheid:** We ontwikkelen dit als een stedelijk en robuust gebied. Alle blokken zijn gestapeld met verticale menging van functies. De FSI is gemiddeld rond de 2 (de verhouding tussen het bebouwde bruto vloeroppervlak en de oppervlakte van het terrein). De bouwhoogte is in de strook langs de J.C. Beetslaan minimaal 3 lagen en maximaal 5 lagen; de bouwhoogte in de rest van het gebied is minimaal 5 lagen en maximaal 7 lagen (met uitzondering van hoogte-accenten). Een zevende laag ligt terug of in de kap. Gebouwen hebben in hun expressie een duidelijke onder- en bovenkant.
2. **Woningtypen:** Alle bouwinitiatieven kennen conform het huidig vastgestelde woonbeleid een programma van minimaal 30% van de woningen sociaal, 10% van de woningen middenhuur (of betalen indien project te klein voor collectieve oplossingen voor sociale en middenhuur), en maximaal 60% vrije sector. Sociale huurwoningen moeten door een corporatie worden verhuurd en beheerd. In het collegeakkoord is opgenomen dat in het woonbeleid als kader zal worden opgenomen: minimaal 50% betaalbare woningen. Dit is dan ook uitgangspunt voor de nieuwe ontwikkelingen die vorm zullen krijgen na vaststelling van dit nieuwe beleid (*dit nieuwe beleid (2019.0058049) is begin 2020 door de gemeenteraad vastgesteld en uitgangspunt voor deze deelontwikkeling*).
3. **Energiezuinig:** Alle gebouwen zijn gasloos en voldoen aan de BENG-norm en/of de op dat moment geldende norm volgens, in overeenstemming met Bouwbesluit (vanaf 2020 verplicht). Vanaf 2022 hebben alle gebouwen, dus ook de huidige bedrijfsgebouwen, minimaal milieulabel C.
4. **Parkeren:** Bezoekersparkeren is 0,3 op straat. De rest van het parkeren moet worden opgelost op eigen terrein in overeenstemming met gemeentelijke norm (zie tabel paragraaf 2.7 Ontwikkelstrategie en verwijzing naar Parkeerbeleid Gemeente Haarlemmermeer).
5. **Plinten:** Alle plinten hebben een bouwhoogte van minimaal 4 meter hoog zodat ze allerlei soorten functies in zich te kunnen opnemen (wonen, werken, voorzieningen). De units zijn 4 tot 10 meter breed per eenheid, zodat er variëteit ontstaat. Een voorziening als een supermarkt heeft een grotere ruimte nodig maar kan prima een smallere ingang met kleinere plintunits aan de straatzijde hebben. Elke unit heeft een eigen deur aan de straat. De begane grond mag niet zodanig worden opgetild (bijvoorbeeld door half verdiepte parkeervoorzieningen) dat er voor voetgangers geen directe relatie meer is tussen binnen en buiten. Gevels bieden een 'verandagevoel' met in- en uitspringen en een goede relatie tussen binnen en buiten, geen dichte gevels. 30% van de plinten hebben een gegarandeerde lagere huur voor voorzieningen en

minder betalende ambachtelijke functies. Alle plinten komen onder het management van de gebiedscoalitie (bijvoorbeeld een coöperatie).

6. **Buitenruimtes:** Buitenruimtes aan de openbare ruimte/straten zijn loggia's, waarbij maximaal 1/4 van de diepte als een balkon uitgevoerd mag worden. In de binnenhoven zijn balkons mogelijk.
7. **Straten:** de straten moeten een profiel krijgen van minstens 20 meter breed. Particuliere eigenaren houden hier bij herontwikkeling rekening mee en staan indien nodig hiervoor bij herontwikkeling het deel van hun kavel af dat nodig is om dit straatprofiel te realiseren. De overgangszone van privé naar openbaar, waarin de gebruikers een bankje en wat planten kunnen zetten moet minimaal 0,5 en maximaal 2 meter vanaf de gevel zijn.
8. **Groen en water:** Alle projecten dragen bij aan het voorkomen van hittestress, het gemakkelijker opnemen van regenwater in de grond en het groenere karakter van Hoofddorp Noord. Van elke kavel moet minimaal 25% worden ingezet voor openbaar toegankelijk groen en geschikt zijn om regenwater te laten infiltreren in de grond.
9. **Daken:** Vanwege de beperkte ruimte moeten alle daken mee doen met een bijdrage aan groen, waterberging, zonne-energie, collectieve ruimtes, en/of collectief parkeren.
10. **Geluid:** Langs de N201 moeten woningen met dove gevels of een slimme inrichting worden gebouwd, zodanig dat dit een goede beeldkwaliteit vanaf, naar en over de N201 oplevert. In het gehele gebied moet vanwege grondgeluid van Schiphol worden ingezet op oplossingen voor geluid adaptief bouwen. Innovatieve oplossingen hiervoor worden gestimuleerd.
11. **Netwerk 'Nieuw Noord':** Alle ontwikkelende partijen, bestaande en nieuwe gebruikers, worden onderdeel van de netwerken die zich bezighouden met de herontwikkeling van Hoofddorp Noord. Het gebiedsmanagement van de gemeente faciliteert die netwerken om samen te zorgen voor matchmaking tussen gebouweigenaren en initiatiefnemers, placemaking, gebiedspromotie, collectieve oplossingen voor energie en parkeren, plintmanagement (aandragen nieuwe gebruikers) en tijdelijk gebruik van (tijdelijk) leegstaande gebouwen en kavels om de ontwikkeling aan te jagen.

6. Uitgangspunten en eisen

Hieronder worden de ambitie en spelregels voor heel Hoofddorp-Noord vertaald naar uitgangspunten en eisen voor Het Nieuwe Noord, de eerste hoogstedelijke transformatiefase van de gebiedsontwikkeling. De uitgangspunten vormen de onderbouwing voor de aan het eind van elke thematische paragraaf concreet geformuleerde eisen. Dit Programma van Eisen is immers ook een toetsingsdocument voor de uitwerkingen van de plannen van schets- tot uitvoeringsontwerp.

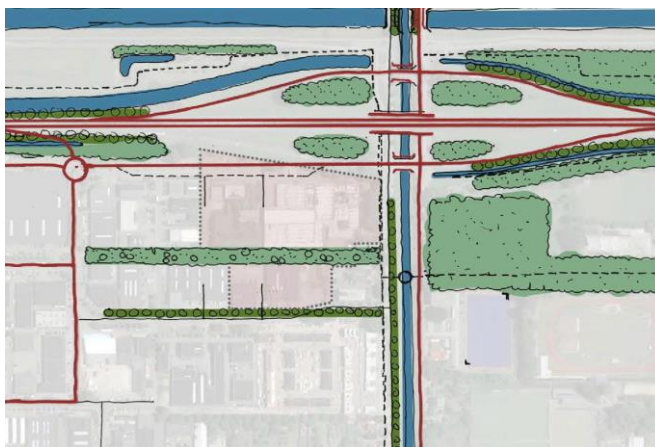
Stedenbouw

Hoofdstructuur en dichtheid (FSI)

Hoofddorp en eigenlijk heel Haarlemmermeer heeft een vrij homogeen woningaanbod, voornamelijk grondgebonden. Om voor de toekomst een robuuste woongemeente te blijven en veranderingen in demografie en woonwensen te kunnen opvangen is het nodig dit palet te verbreden. Met name in de hoogstedelijke sfeer alsook in extensieve woningdichtheden worden kansen gezien. Voor Hoofddorp Noord wordt ingezet op hoogstedelijk gemengd gebied. Ook de nabijheid van het centrum en in de toekomst HOV is daar de aanleiding en mogelijkheid voor. Bebouwing tussen 4 en 7 lagen, met mogelijke accenten tot 9 lagen, vormen, afgewisseld met pocketparks met hoogwaardige buitenruimte, de ingrediënten voor dit stadsdeel. De 9 lagen aan de zijde van de N201 wijkt iets af van de Ontwikkelingsstrategie maar is ter plaatse van dit plandeel gemotiveerd vanwege de ook hogere ligging van het provinciale weglichaam.

Centraal in het gebied en lopend van oost naar west wordt een doorlopende groene zone gerealiseerd. Deze zone start vanaf de Hoofdvaart en in de toekomst ook gaat doorlopen in opvolgende ontwikkelingen aan de westzijde en daarmee zorgt voor een verbinding tussen de nieuwe bebouwingsclusters.

De voetganger en het verblijven moet centraal staan bij de inrichting van de buitenruimte. Hoofddorp Noord is op dit moment een gemengd gebied met de nadruk op bedrijven. Dit zou moeten gaan verkleuren naar een gemengd gebied met als voornaamste functie wonen, maar aangevuld met voorzieningen zodat ook 's avonds een levendig stadsdeel ontstaat.



Figuur 2 Hoofd groenstructuur

Op basis van de bestaande morfologie, het versnipperde eigendom en (het ontbreken van) de groenstructuur is qua ruimtelijk concept gekozen voor een open blokstructuur waarbij de bouwblokken geclusterd zijn rondom pocketparks. Deze staan met elkaar in verbinding en vormen samen een informeel netwerk van routes dat de verblijfsgebieden met elkaar verbindt.

Verschillende opbouw en profielmaten in de wegen zorgen voor hiërarchie in het stratenpatroon en versterken de structuur van het gebied, dat deels ontsluit op de Hoofdweg en deels op de nieuwe ontsluitingsstructuur tegen de N201 aan. Deze duidelijk herkenbare profielen hebben zowel een stroomfunctie (verkeersfunctie) als verblijfskwaliteit (brede stoepen) en worden begeleid door wanden op een min of meer vaste afstand van de weg.

De Wijkmeerstraat heeft een centrale functie in het gebied en wordt ingericht als stadstraat met een deel van het openbaar parkeren. Ook het plintprogramma is hier bij voorkeur anders dan wonen zoals maatschappelijke en/of commerciële dienstverlening, collectieve voorzieningen etc. teneinde een levendige straat te realiseren. Een brede stoep geeft hier de mogelijkheid voor voldoende verblijfskwaliteit. De Parklaan in Haarlem dient hier als inspiratie voor de voorziene sfeer.

De Hoofdvaart is een van de belangrijkste lijnen van de polder en van oudsher ingericht als polderlint. Hieraan hadden de boerderijen hun gezicht door middel van een woonhuis met een kopse kant van het gebouw richting de Hoofdvaart. Het woonhuis stond als voornaamste gebouw op enige afstand van de weg. Andere bebouwing was verder naar achter gezet en ondergeschikt en meer functioneel vormgegeven. Het woonhuis werd omgeven door open ruimte die was ingericht als voortuin, moestuin en entreezone. Met name de uitstraling naar de Hoofdvaart en een gezicht aan de zijde van de Hoofdvaart is belangrijk. De ontwikkelingen die grenzen aan de Hoofdvaart kunnen dit concept adresseren, zij het in een moderne vertaling ervan.

Bebouwingsintensiteit

Er is voor Hoofddorp Noord 26,7 ha binnen de rooilijnen te ontwikkelen. Met ca 150 wo/ha is dat ca 4000 woningen. Daarbij is uitgegaan van een gemiddelde woninggrootte van 90 m², met 1,6 parkeerplaats (40m²) per woning. Dus 150 won/ha x 130 m² (90+40) = 19.500 m²/ha. Dat zorgt voor een FSI van 1,95 (incl. parkeren) binnen de het plangebied. Om enige ruimte te laten is een FSI van ca.2,0 gesteld.

Deze berekening bestaat uit een aantal variabelen. Een andere woninggrootte in de berekening kan bijvoorbeeld leiden tot een ander woningaantal met behoud van de FSI. Dit vraagt wellicht ook iets van andere onderdelen in de openbare ruimte zoals parkeernorm. Afwijkingen hiervan zijn bespreekbaar maar komen tot stand in overleg met de gemeente. Belangrijke voorwaarde is dat de gewenste ruimtelijke en functionele kwaliteit niet vermindert en dat aan overige voorwaarden wordt voldaan.

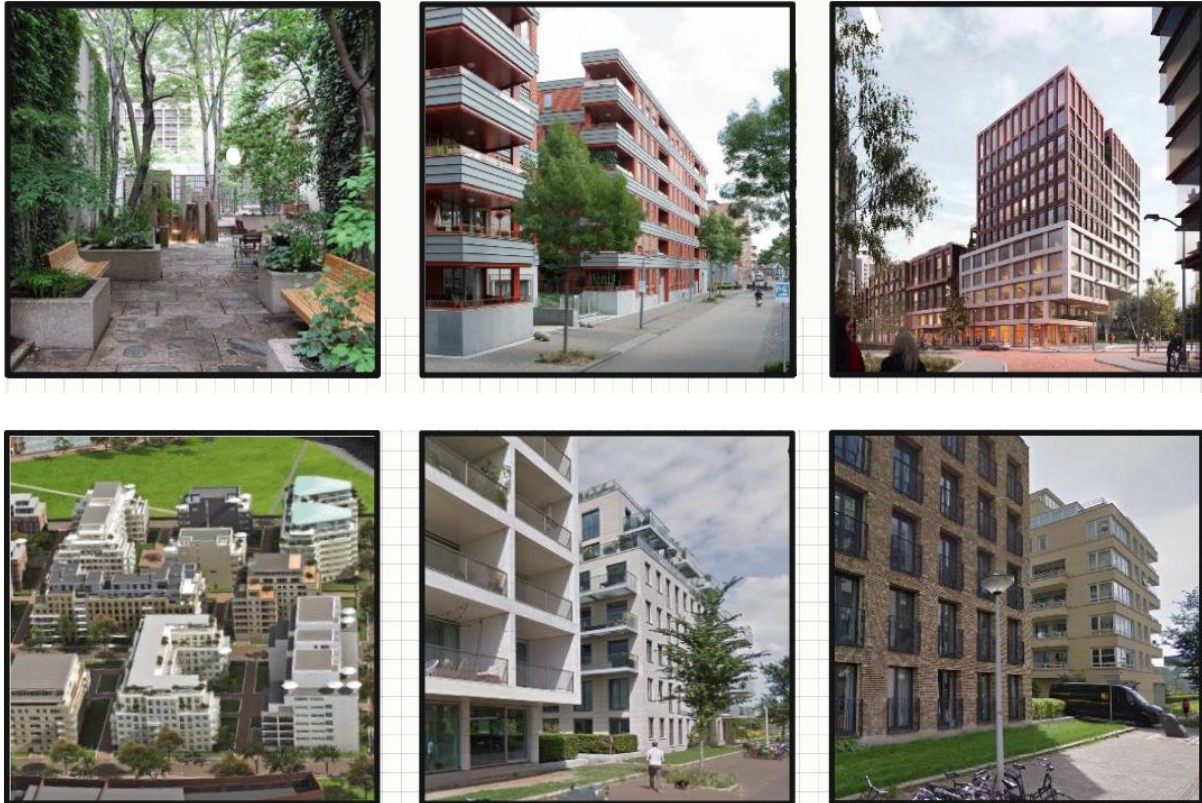
Ook de andere functies moeten worden meegenomen in de FSI en nemen afhankelijk van de functie mogelijk een parkeervraag met zich mee. Dubbeltelling kan ervoor zorgen dat er geen toename in de parkeerbalans komt.

De beoordeling van het stedenbouwkundig ontwerp van Evast voor het plangebied leidt tot het volgende. In de totaaltelling BVO wordt de parkeerkelder meegerekend. Conform de NEN normering gelden m² onder de grond echter niet mee bij de berekening van de FSI, de parkeerkelder a 2358 BVO/m² wordt dus in mindering gebracht op het totaal aantal BVO's om tot de FSI te komen.

Wanneer de FSI berekend wordt binnen de erfgrenzen zal er een FSI ontstaan van **2,03 (incl. parkeren onder het dek, excl. parkeerkelder).**

Echter volgens de NEN zal de FSI berekend moet worden over het plangebied, wanneer dit wordt aangehouden zal de FSI verlaagd worden naar **1,66 (incl. parkeren onder het dek, excl.**

parkeerkelder). Voor beide berekeningen kan gesteld worden dat er voldaan wordt aan de FSI-streefwaarde van ca. 2,0 uit de ontwikkelstrategie.



Figuur 3 referentiebeelden open blok met pocketparks

Concrete eisen:

- Bebouwing van tussen de 4 en 7 lagen, met aan de noordzijde mogelijke accenten tot 9 lagen, over het geheel resulterend in een FSI van ca. 2, waarbij een ondergrondse parkeerkelder niet wordt meegerekend;
- Het gebied wordt van oost naar west voorzien van een centrale groene corridor waarmee een verbinding tot stand kan worden gebracht met toekomstige transformaties ten westen van het plangebied;
- De voetganger en het verblijven staat centraal bij de inrichting van de buitenruimte;
- Bebouwing vormt een open blokstructuur, waarbij de bouwblokken geclusterd zijn rondom pocketparks;
- De pocketparks staan met elkaar in verbinding, zijn openbaar toegankelijk en vormen samen een informeel netwerk van routes die de verblijfsgebieden met elkaar verbinden;
- De Wijkmeerstraat wordt ingericht als stadstraat met een deel van het openbaar parkeren en een publieksgericht ander programma (maatschappelijke of commerciële dienstverlening, niet zijnde winkels) dan wonen;

Beeldkwaliteit

Van het bestemmingsplan zal een beeldkwaliteitsplan deel uitmaken. Dit plan wordt door de ontwikkelende partij opgesteld. De belangrijkste uitgangspunten hiervoor worden hieronder weergegeven.

Stedenbouw

Er is een duidelijke hiërarchie in gebiedsstructuur aanwezig welke stedenbouwkundig begeleid wordt door de bouwmassa en eventueel de architectuur. Op die wijze wordt het gevoelsmatig eenvoudig je te oriënteren. Ook de verschillende functies komen tot uitdrukking in bijvoorbeeld de gevelcompositie.

Accenten komen op strategische plekken in het gebied voor waar de stedenbouwkundige situatie daar aanleiding toe geeft. Concreet betekent dit dat de bebouwing langs de Hoofdvaart een andere uitstraling kan hebben dan langs de Wijkmeerstraat en de N201. De zogenaamde open blokstructuur kent een formelere buitenkant waar ook veel verkeer kan komen en een zachtere, informele binnenkant welke meer gericht is op verblijven. Dit kan tot uitdrukking komen in vormgeving van buitenruimtes, entrees, inrichting openbare ruimte en architectuur.

Ondanks dat langere volumes langs de N201 mogelijk en misschien nodig zijn, is de heersende geleiding verticaal. Een beeld van lange galerijflat moet voorkomen worden.

Entrees zijn gesitueerd op logische plekken en worden voorzien van de nodige ruimte en voorzieningen.

Programmaonderdelen als het bellentableau, fietsparkeren, nutsvoorzieningen en de bergingen zijn onderdeel van de architectuur en worden vanaf het begin meegenomen in de ontwerpopgave.

Architectuur

De architectuur is te beschrijven als stoer en robuust, niet modieus. Entrees zijn duidelijk herkenbaar per blok en uitnodigend ingericht. Geluidswerende maatregelen zijn geïntegreerd in de architectuur, onderdeel van de architectuur en zo min mogelijk als extra losse elementen vormgegeven. De open blokstructuur kan goed een motief zijn om tot een architectuur stijl te komen. De binnen zijde van een bouwblok is anders vormgegeven dan de buitenzijde en sluit meer aan op de menselijke maat en versterkt de verblijfskwaliteit, waar de buitenzijde een formelere uitstraling kan krijgen.

Gebouwen kennen een duidelijke opbouw door bijvoorbeeld een basement, middenstuk en afronding. Hoewel gebouwen qua architectuur onderdeel kunnen zijn van een familie kent ieder blok een eigen identiteit of signatuur. De buitenruimtes worden kwalitatief beschouwd vanuit de woonkwaliteit maar ook duidelijk vanuit stedenbouwkundig perspectief met aanvullend de richtlijn dat met name aan hoofdwegen terughoudend wordt omgegaan met balkons.

Functionele onderdelen van het gebouw als liftschachten en ventilatie wordt opgenomen in volume en architectuur.

Natuur inclusief ontwerpen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ecologie en biodiversiteit in het gebied zodat het niet alleen voor de mens een prettige omgeving wordt maar ook voor flora en fauna. Het uitgangspunt zou moeten zijn om niet een barrière voor de natuur op te werpen maar de gebouwen als landschap vorm te geven.

Concrete eis:

- De ontwikkelende partij zal als uitwerking van bovenstaande uitgangspunten een Beeldkwaliteitsplan opstellen, dat deel uit maakt van het bestemmingsplan en dient als toetsingskader voor welstand.
- In overleg met welstand wordt uitwerking gegeven aan de wijze waarop de welstandstoets zal plaatsvinden.

Openbare ruimte

De grootste factor die de kwaliteit van het gebied kan maken of breken is de buitenruimte. De buitenruimte moet bij de gestapelde bouw gaan functioneren als een zeer aangenaam gebied ontworpen op de menselijke maat. Een goed ingerichte en beheerde buitenruimte is belangrijk voor de leefbaarheid. Het stimuleert activiteiten, wandelen en spelen en veraangenaamt het verblijven en ontmoeten, of passeren naar een andere locatie. Ook draagt het bij aan de identiteit en herkenbaarheid van het gebied.

Voor het hele gebied is het zogenaamde concept van pocketparks opgenomen zodat een lappendeken van groene stepping stones ontstaat die ingericht worden als beschutte groene plekken. Dit zorgt dat aan de binnenzijde van de blokken een woonkwaliteit ontstaat waar verblijven en ontmoeten centraal staan. Deze pocketparks zijn verbonden door een informeel netwerk van straatjes en steegjes en bereikbaar en openbaar toegankelijk voor iedereen.

Centraal in het gebied wordt een openbare groene corridor gerealiseerd. Deze loopt van oost – startpunt Hoofdweg/Hoofdvaart – naar west. Deze groene ruimte zal in de toekomst bij vervolgentwikkelingen worden doorgetrokken. De ten noorden en ten zuiden daarvan op te richten gebouwen en te realiseren openbaar (toegankelijke) ruimten zullen met deze corridor worden verbonden.

Er is weinig openbare ruimte binnen het plangebied. Meervoudig grondgebruik zal -deels- noodzakelijk zijn om voldoende buitenruimte te kunnen realiseren. De buitenruimte zal deels openbaar, deels semiopenbaar en deels privé zijn. Gezamenlijk vormen ze de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Juist het zorg dragen voor ruimtelijke en visuele samenhang, en het complementair zijn in functionele zin is dan ook noodzakelijk. De buitenruimte die er is moet van zeer hoge kwaliteit zijn en moet optimaal worden ingericht voor zowel de functionele ruimtevragers als voor visuele eenheid van het gebied. Geef de overgangen tussen de eigendomssituaties de nodige aandacht om de samenhang te bewerkstelligen.

Alle projecten dragen bij aan het voorkomen van hittestress met voldoende schaduwplekken, het gemakkelijker opnemen van regenwater in de grond en het groenere karakter van Hoofddorp Noord. Van elke kavel moet minimaal 25% worden ingezet voor openbaar toegankelijk groen en geschikt zijn om regenwater te laten infiltreren in de grond.

Vanwege de transformatieopgave en het versnipperde grondeigendom wordt de bestaande infrastructuur leidend. Het vrachtverkeer wordt in grote mate omgeleid om het woongebied. In de Wijkmeerstraat wordt een 30 km/u regime ingesteld. Fietzers en voetgangers zullen belangrijke gebruikers worden, veiligheid is dan ook een belangrijk aandachtspunt. De straten krijgen een hoogwaardige inrichting waarin het groene karakter van groot belang is. Waarbij parkeren, vuilinzameling, ondergrondse infra, klimaatadaptieve maatregelen zorgvuldig ingepast zijn.

De openbare ruimte sluit aan bij een hoogstedelijk gebied. Dat wil onder andere zeggen dat veel nadruk ligt op het verblijven, een informeel route systeem voor langzaam verkeer en voldoende gelegenheid voor ontmoeten.

De verschillende plekken kunnen een verschillende inrichting en uitdrukking krijgen afhankelijk van de gebruiker. De centrale groenstrook vervult bijvoorbeeld een algemenere rol dan de pocketparks binnen de bouwblokken en kent ook een groter bereik van gebruikers. Dit komt tot uitdrukking in de situering en inrichting. De pocketparks zijn vriendelijk ingericht en worden niet gedomineerd door de bebouwing. Ze bieden beschutting tegen de drukte van het omliggende gebied.

Voor de verdere uitwerking van de plannen is de gemeentelijke DIOR van groot belang. Deze wordt in het onderdeel eisen verder benoemd, maar nu al kan gezegd worden dat niet volledig aan de DIOR kan en hoeft te worden voldaan. De DIOR is bovendien in herontwikkeling vanwege actuele duurzaamheidsambities. Daarnaast is de DIOR nog niet voldoende ingericht op hoogstedelijke ontwikkelingen en transformatie opgaven, die we in het kader van de verdichting van Hoofddorp steeds meer toepassen. Afwijkingen worden bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan

geinventariseerd en moeten door de gemeenteraad worden geaccordeerd, in elk geval ook voor zover de afwijkingen leiden tot hogere onderhouds- en beheerskosten voor de gemeente.



Concrete eisen:

- Van elke kavel moet minimaal 25% worden ingezet voor openbaar toegankelijk groen;
- Uitwerking vindt plaats met het concept van pocketparks tussen de bouwvolumes, waardoor een lappendeken van groene stepping stones ontstaat, ingericht als beschutte groene plekken;
- Deze pocketparks zijn verbonden door een informeel netwerk van straatjes en steegjes en bereikbaar en openbaar toegankelijk voor iedereen;
- De straten krijgen een hoogwaardige inrichting met een groen karakter, waarbij parkeren, vuilinzameling, ondergrondse infra, klimaatadaptatie maatregelen zorgvuldig ingepast zijn;
- De centrale groenstrook vervult een algemenere rol dan de pocketparks binnen de bouwblokken en kent ook een groter bereik van gebruikers;
- Bij de uitwerking van de plannen moet voldaan worden aan de gemeentelijke DIOR d.d. 1 jan 2015, tenzij daarvan gemotiveerd wordt afgeweken, zulks ter beoordeling van de gemeente(raad).

Verkeer

Bereikbaarheid

Om woningen te ontwikkelen is een aanpassing van de infrastructuur nodig. Op de langere termijn streeft de gemeente naar verlegging in noordelijke richting van de N201, waarmee de huidige provinciale weg de functie als binnenring kan gaan krijgen met mogelijkheden voor HOV en meerdere aansluitingen vanuit de aanliggende woonwijken. De N201 zit nu ook vrijwel aan haar maximumcapaciteit. Dat geldt ook voor de Hoofdweg met zijn complexe dubbele kruispuntenstructuur. Met de genoemde verlegging kan de verkeersdruk op de Hoofdweg worden verminderd, maar dat is pas op langere termijn aan de orde. Met

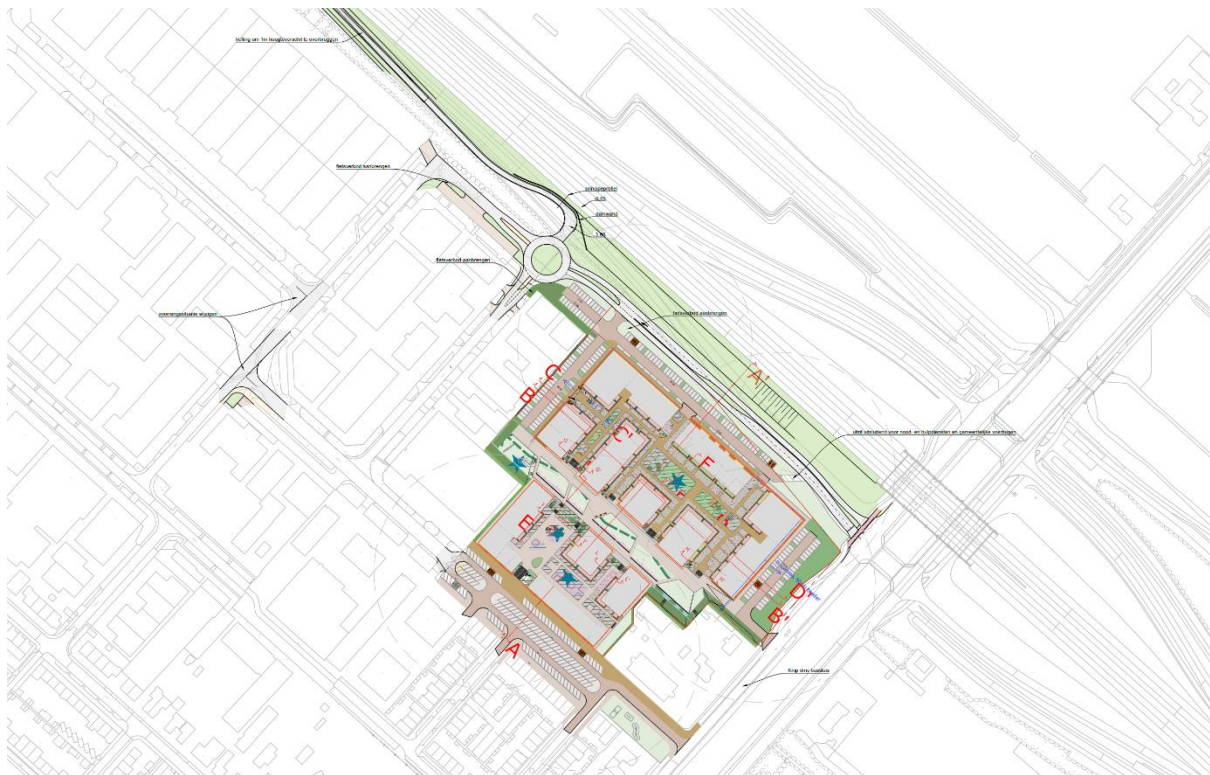


Figuur 4 ontvlechten vracht- en langzaam verkeer

Goudappel Coffeng en de ontwikkelaar is, in afstemming met de provincie, gestudeerd op een verkeersstructuur die het toevoegen van woningen kan dragen. Ook ligt er de ambitie om een hoogstedelijk woonmilieu te realiseren waar 'walkability' belangrijk onderdeel van is. Dat vraagt in deze transformatieopgave dat het zware vrachtverkeer wat nog aanzienlijke tijd in Hoofddorp Noord aanwezig zal zijn zich om deze woonplots heen afwikkelt.

Om die reden is het verleggen van de afrit van de N201 onlosmakelijk verbonden met het realiseren van de eerste woningen en het herinrichten van de Wijkermeerstraat als stadsstraat met een 30km/h regime.

Er zijn verschillende varianten onderzocht voor de afrit van de N201. Er wordt nu uitgegaan van een beëindiging van de afrit op een rotonde ter hoogte van de Debbemeerstraat, waarmee het nieuwe woongebied wordt verbonden. Vanaf deze rotonde zal doorgaand verkeer met een parallelweg richting de Hoofdvaart kunnen worden afgewikkeld. Deze variant houdt in dat de afrit vanaf de N201 vanuit het westen meer naar het westen wordt gelegd en dat tussen de Debbemeerstraat en de Hoofdweg een tweerichtingsparallelstraat wordt gerealiseerd. Bovendien wordt de Hoofdweg westzijde ten zuiden van de N201 geknipt, zie ook figuur 4, zodat de westzijde van doorgaande verkeer ontlast wordt en er ruimte ontstaat voor centrumgericht verkeer vanuit het nieuwe woongebied, zie onderstaande uitwerking van Goudappel Coffeng, en de kruispunten in de Hoofdweg een grotere afwikkelingscapaciteit kunnen krijgen. Het kruispunt Hoofdweg-Pabstlaan kan hierdoor aan de westzijde "ongeregeld" worden, maar vergt desalniettemin aanpassing vanwege het ondanks de knip toch toenemend verkeer vanaf het noorden.



Figuur 5 inrichtingsidee rotonde en Wijkermeerstraat

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Concrete eisen:- Verleggen c.q. verlengen van de afrit van de N201, eindigend in een verkeersplein ter hoogte van de Noordmeerstraat/Debbemeerstraat, alsmede een nieuwe parallelweg richting de Hoofdweg, waarmee het plangebied, alsmede het bestemmingsverkeer van en naar Hoofddorp-Noord wordt ontsloten;- Omleiding van het vrachtverkeer uit Hoofddorp-Noord via de Noordmeerstraat, het verkeersplein en de parallelweg richting de Hoofdweg;- Herinrichting van het oostelijke deel van de Wijkermeerstraat als stadsstraat met een 30km/h regime.- Aanpassing van de kruispunten met de Hoofdweg, waaronder die met de Pabstlaan. |
|---|

Parkeernormering

Toekomstige HOV

Om de volledige transformatie van Hoofddorp Noord mogelijk te maken met aan de westzijde van de Hoofdweg alleen al 4.000 woningen is het toevoegen van HOV nodig. In de Ontwikkelingsstrategie is aangegeven dat na omlegging van de N201 de huidige weg als stadsstraat of -ring kan worden ingericht, met meer aansluitingen op het onderliggend wegstelsel, maar ook mogelijkheden gaat bieden voor een HOV-routing met halteringsmogelijkheden in Hoofddorp-Noord. Op korte termijn is daar nog geen zicht op, maar een HOV-halte betekent dat er op termijn minder parkeerruimte nodig is. Daar kunnen we nu op anticiperen door te berekenen wat blijvend aanwezig moet zijn in geval van de komst van een HOV-halte. Het surplus dat wegvalt door het toevoegen van de HOV-halte kan dan zo gerealiseerd worden dat het op later tijdstip kan transformeren naar een andere functie (groen of bebouwing).

Gebouwde parkeervoorziening

Om stedenbouwkundige redenen dient ontworpen te worden met in beginsel één gebouwde parkeerplaats per woning. De eis wordt gesteld, omdat dit mogelijk maakt om op maaiveld met de gekozen hoge stedelijkheid een aanvaardbaar leefklimaat tot stand te brengen. Bouwen in hoge dichtheden zou leiden tot een té grote hoeveelheid maaiveldparkeerplaatsen, waar die dichtheden juist een open en groen maaiveld vragen. Meer is commercieel niet haalbaar, vanwege de relatief hoge kosten van realisatie en het reële risico van onverkoopbaarheid (lege parkeergarages).

Afwijking van de parkeernorm

Voor het benodigde aantal parkeerplaatsen gelden normen, die vermeld zijn in het actuele parkeernormenbeleid van de gemeente. Momenteel is dat het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' dat is opgenomen in de literatuurlijst. De juridisch-planologische onderlegger voor toetsing aan deze normen vormt het vigerend bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeerregels' 2018. Die dynamische verwijzing zal ook in elk opvolgend ruimtelijk plan worden verwerkt. De exacte normstelling in het beleid kent verscheidene criteria, hangt onder meer af van het type woning, ligging ten opzichte van het centrum en mate van stedelijkheid. Bij het stedenbouwkundig plan dient aangetoond te zijn dat er een haalbare parkeeroplossing ligt op eigen terrein of overeengekomen locaties.

Er is een wijziging van de parkeernorm in voorbereiding. Op deze aanpassing is met name door de wooncorporaties aangedrongen, omdat die een overschatting zien in het autobezit van hun huurders in de gemeentelijke parkeernorm. Hier kan pas formeel aan getoetst worden als daar besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Overigens is het altijd mogelijk om op grond van een concrete planuitwerking de gemeenteraad gemotiveerd voor te stellen van de parkeernorm af te wijken. Het moet dan genoegzaam ruimtelijk kunnen worden onderbouwd, ter waarborging van parkeerknelpunten in de toekomst. Knelpunten die zich met name zullen manifesteren in de vorm van een afwenteling van parkeerdruk in de directe omgeving. Met het stedenbouwkundig ontwerp van de

ontwikkelaar is geanticipeerd op deze wijziging van de parkeernorm. De gemeentelijke eis van in beginsel één parkeerplaats gebouwd per woning leidt er al toe dat een deel van de gebouwde parkeervoorzieningen niet in de bouwlaag op maaiveld, maar in een verdiepte parkeergarage gerealiseerd moet worden. De huidige parkeernorm zou noodzaken die garage groter te maken, met gevolgen voor de haalbaarheid van het plan. De afwijking kan genoegzaam worden gemotiveerd. Ook de ontwikkelaar heeft een onderbouwing gegeven in de rapportage “Nieuwe Mobiliteit in het Nieuwe Noord” d.d. 17 februari 2021 van het bureau Overmorgen.

Motivering afwijking parkeernorm

Voor een exacte parkeerberekening wordt verwezen naar de notitie *Voorstel Parkeernormen gebiedsontwikkeling Hoofddorp Noord*. Daarbij is de norm voor parkeerplaatsen geactualiseerd. In die gewijzigde normstelling wordt voor de kleinere woningen – veelal dus sociale huurwoningen, maar ook middeldure woningen – een lager autobezit aangehouden. Met die gewijzigde normstelling wordt in dit geval dus tegemoet gekomen aan de wens van de wooncorporaties. In het concrete geval van dit plandeel Het Nieuwe Noord is dit voldoende gemotiveerd uit een oogpunt van haalbaarheid, zowel financieel als kwalitatief,

De parkeernormen blijven binnen de bandbreedtes zoals het CROW die definieert en die in de jurisprudentie als goed onderbouwd gelden. Concrete eis:

- Er dient aan de hand van het initieel vastgelegde programma voldaan te worden aan het Handboek gemeentelijke parkeernormen 2018, tenzij op grond van een nadere onderbouwing aangetoond kan worden dat in voldoende mate in de parkeerbehoefte kan worden voorzien, een en ander ter beoordeling van de gemeente(raad);
- In elk geval geldt dat er per woning in beginsel voorzien dient te worden in één gebouwde parkeerplaats per woning.

Programma

Uitgaande van een gemengd woon/werk gebied zijn verschillende programmaonderdelen benoemd en onderzocht op haalbaarheid. Het leidende programmaonderdeel is wonen, dat moet voldoen aan de uitgangspunten van de in gemeentelijke woonvisie.

Woonprogramma

In november 2019 is het nieuwe woonbeleid “Het verschil maken, woonbeleidsprogramma 2019-2025”, vastgesteld. Hiermee zijn nieuwe doelen voor het woonbeleid gesteld. Inzet is te investeren in nieuwe duurzame woonwijken en een evenwichtige samenstelling van de woningvoorraad met meer aandacht voor woningzoekenden met een laag en midden inkomen, alsmede de bijzondere huisvestingsvraag door ziekte en ouderdom. Voor de implementatie van de nieuwe woonvisie is een uitvoeringsprogramma opgesteld en zijn prestatieafspraken met de woningcorporaties gemaakt. De uitvoering van het woonbeleid is op 23 november 2021 door het college van burgemeester en wethouders in de nota Betaalbaar wonen in Haarlemmermeer, instrumenten en acties, vastgelegd.

De voor Hoofddorp-Noord geldende eisen en uitgangspunten op grond van het woonbeleidsprogramma en de Nota betaalbaar wonen Haarlemmermeer. Woningen die niet onder deze definities vallen behoren tot het hogere vrije marktsegment (totaal maximaal 50% van het woonprogramma).

- Voor de concrete eisen wordt verwezen naar de genoemde Nota. Voor projecten waarvan de uitwerking en programmering al zodanig gevorderd was dat niet meer geheel aan de nieuwe uitgangspunten kan worden voldaan, is afwijking mogelijk. Dit wordt per project in een anterieure overeenkomst vastgelegd.

Commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen

Voor een uitgebreid commercieel programma is vooralsnog markttechnisch en planologisch geen ruimte. Er is in het hart van Hoofddorp Noord immers al een voorzieningencluster met een supermarkt, gezondheidsvoorzieningen en aanvullend commercieel programma, zowel voor de dagelijkse boodschappen als (en beperkt aantal) niet dagelijkse boodschappen. Uitgangspunt van de transformatie is een gemengd woonwerkgebied. Om dit te bereiken wordt in eerste instantie de plintruimte voor een deel multifunctioneel ontworpen. Met name aan de Wijkmeerstraat, die als stadsstraat een centrale rol in de ontsluiting naar het centrum gaat vormen, wordt ingezet op een ander programma dan wonen, bijvoorbeeld gezondheidsvoorzieningen of publiekgerichte commerciële voorzieningen. Door het toevoegen van kleine woningen en de toegenomen behoefte aan (thuis)werkplekken worden ook kansen gezien voor gezamenlijke voorzieningen als een wasserette, verhuurbare c.q. gedeelde werkplekken of kleinschalige kantoorruimte, creatieve bedrijvigheid, vergaderlocaties en ambachten zonder baliefunctie. Dit kan eventueel met een ondergeschikte horecafunctie als koffiebar of broodjeszaak. Voor zelfstandige horeca is geen ruimte.

Concrete eis commerciële en/of maatschappelijke functies.

Plint Wijkmeerstraat:

Hier ligt een inspanningsverplichting bij de ontwikkelaar en gemeente om de gemengde stad een goede kans te geven wordt gekoerst op hogere multifunctionele plinten in de Wijkmeerstraat. In het bestemmingsplan krijgt de plint een bestemming gemengde doeleinden. Inzet is niet-woonfuncties, maar als die niet haalbaar zijn, maar wel aan de inspanningsverplichting is voldaan, kan er ook worden gewoond, waarbij latere transformatie naar voorzieningen mogelijk blijft.

Wonen met zorg

In het nieuwe woongebied worden uitsluitend appartementen gebouwd. Vooralsnog wordt niet uitgegaan van de ontwikkeling van wonen met zorg. De appartementen zijn wel geschikt voor de huisvesting van ouderen, waarbij de grotere appartementen (>70m² GBO) ook dienen te voldoen aan de eis van levensloopbestendigheid. Het betreft zogenaamde 0-tredenwoningen, welke met een lift bereikbaar zijn. Uiteraard kan zorg aan huis verleend worden en mogelijkerwijs worden in de plint van de Wijkmeerstraat nog zorgvoorzieningen gerealiseerd c.q. kan daar een opslag- of behandelkamer voor een zorgverlener worden gerealiseerd. Toegankelijkheid voor mindervaliden is ook voor de openbare ruimte een belangrijk aandachtspunt.

Concrete eis: geen.

Milieu

Geluid

Bestaande bedrijven

In het bestemmingsplan zijn aan bedrijven milieucategorieën toegekend. Afhankelijk van die categorieën moeten richtafstanden aangehouden worden ten opzichte van gevoelige functies zoals wonen. De huidige milieucategorieën zijn planologische rechten die bedrijven hebben. Wijzigen kan als het zittende bedrijf daarmee instemt. Een eerste verkenning wijst uit dat de meeste bedrijven die nu planologisch gezien over een milieucontour beschikken, die in de praktijk niet benutten. In het geldende bestemmingsplan zijn de bestaande bedrijven qua geluidbelasting en – ruimte gecategoriseerd. De wettelijke geluidsruimte van de bestaande bedrijven dient in acht te worden genomen (Activiteitenbesluit). Onderzoek dient te worden gedaan naar de eventuele gevolgen voor de geluidruimte van bestaande bedrijven vanwege de te realiseren woningbouw. Waar bestaande geluidruimte – ook als is deze niet benut – wordt beperkt, dient dit met de betrokken ondernemingen te worden besproken, waarbij de eventuele gevolgen worden geregeld.

Concrete eis:

In een onderzoek naar de milieucategorisering van bestaande bedrijven – deel uitmakend van het op te stellen nieuwe bestemmingsplan – moet worden uitgewerkt of sprake is van een beperking van de bedrijfsvoeringsmogelijkheden c.q. de beschikbare milieuruimte van bestaande bedrijven als gevolg van de realisatie van de nieuwe woningen. Als daarvan sprake is, dient verslag te worden gedaan van het overleg met de bedrijven waarop dit betrekking heeft. Dit aspect dient in het bestemmingsplan dat de transformatie mogelijk maakt verder te worden uitgewerkt. .

LIB (Luchthavenindelingbesluit Schiphol)

Een deel van de gronden van het plangebied ligt in een gebied dat op grond van het LIB is aangeduid als “afwegingsgebied geluid en EV”. Buiten bestaand stedelijk gebied is woningbouw niet toegestaan. Binnen bestaand stedelijk gebied moet worden beschreven hoe rekening wordt gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers door de ruimtelijke ontwikkeling. Op grond van de PRV moet rekenschap worden gegeven van het feit dat ter plaatse sprake is van geluid vanwege luchtvaartverkeer, de redenen waarom ter plaatse woningbouw komt en de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid daarvan.



Figuur 6 LIB

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt dient de toetsing aan het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) te worden uitgewerkt.

Grondgeluid Schiphol

In de huidige situatie is door de nabijheid van de Polderbaan grondgeluid aanwezig. De leefkwaliteit en gezondheid van bewoners in het gebied moeten worden gewaarborgd door de hoorbaarheid van laagfrequent geluid in woningen te beperken. Dit is een eis welke voortvloeit uit een goede ruimtelijke ordening. Er zijn geen wettelijke voorschriften voor het grondgeluid.

Ook in de openbare ruimte en buitenruimten dient het grondgeluid zoveel mogelijk te worden beperkt. Dit kan door bij de ontwikkeling er op in te spelen met de stedenbouwkundige inrichting en de architectuur, waardoor het geluid van startende en taxiënde vliegtuigen zo goed mogelijk wordt beperkt.

De eerstelijnsbebouwing vanaf de N201 vormt geluidstechnisch zoveel mogelijk een gesloten barrière. Stedenbouwkundig is een gesloten wand in de lang richting onwenselijk wat met architectonische middelen opgelost kan worden. Of de oplossingen voldoen zal moeten blijken uit nader akoestisch geluidsonderzoek met specifieke aandacht voor het laagfrequente karakter van het geluid. Daarnaast moet uitwerking worden gegeven aan de dimensionering (gewicht/vorm/materiaalkeuze) van de gebouwschil van tenminste de eerste- en tweedelijnsbebouwing. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt ingespeeld op de oriëntatie van de openbare gebieden, en de geluidsniveaus die rond en tussen de gebouwen worden verwacht. De eerstelijnsbebouwing zal als afscherming voor de daarachter gelegen bebouwing kunnen gaan fungeren. Over het grondgeluid dient overleg gevoerd te worden met Schiphol.

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt dient op basis van specifiek akoestisch onderzoek aangegeven worden onder welke voorwaarden de bebouwing en inrichting van openbare ruimte kan voldoen aan de voor het grondgeluid te stellen eisen van een goede ruimtelijke ordening.

Wegverkeerslawaaï

Op dit plan is de Wet geluidhinder van toepassing. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Deze waarde wordt berekend per weg. Het plan staat onder invloed van geluid van diverse wegen waarvan de N201 de belangrijkste is. Deze weg geldt als buitenstedelijke weg waardoor de maximale ontheffingswaarde 53 dB bedraagt. Dit niveau zal worden overschreden, waardoor met een dove gevel moet worden gebouwd, of met een andere geveloplossing of een geluidscherm langs de N201, bewerkstelligd wordt dat binnen de woningen aan de eisen van een acceptabel leefklimaat wordt voldaan. Een geluidscherm staat op meer plekken langs de N201 en is vanuit het plan gezien goed aan het zicht te onttrekken. Bij de schermen die al langer geleden zijn gebouwd is zodanig veel beplanting aangebracht dat de schermen niet zichtbaar zijn. Groene schermen zijn een goede oplossing omdat er bespaard wordt op maatregelen in de gevel (dikker glas, suskasten, loggia e.d.). Ze kunnen niet altijd worden toegepast, in welk geval oplossingen in de gevel moeten worden gevonden.

De gemeente hanteert akoestisch randvoorwaarden waar het plan aan moet voldoen (Beleid hogere waarden, Wet Geluidhinder). In het kort komt het erop neer dat elke woning moet beschikken over een geluidluwe gevel. Dit is een gevel waarbij de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï niet wordt overschreden (de beoordeling geldt per weg, inclusief niet-gezoneerde wegen). Verder is het

wenselijk als de buitenruimte aan de geluidluwe zijde is gesitueerd. Dit verhoogt de woonkwaliteit en draagt bij aan een prettiger woonbeleving.

De geluidbelasting mag maximaal 60 dB bedragen aan de geluidbelaste zijde en maximaal 48 dB aan de geluidluwe zijde. Andere geluidbronnen, zoals industrielawaai spelen waarschijnlijk geen rol. Verder geldt dat het gecumuleerde geluidniveau op enige gevel niet meer mag bedragen dan 66 dB.

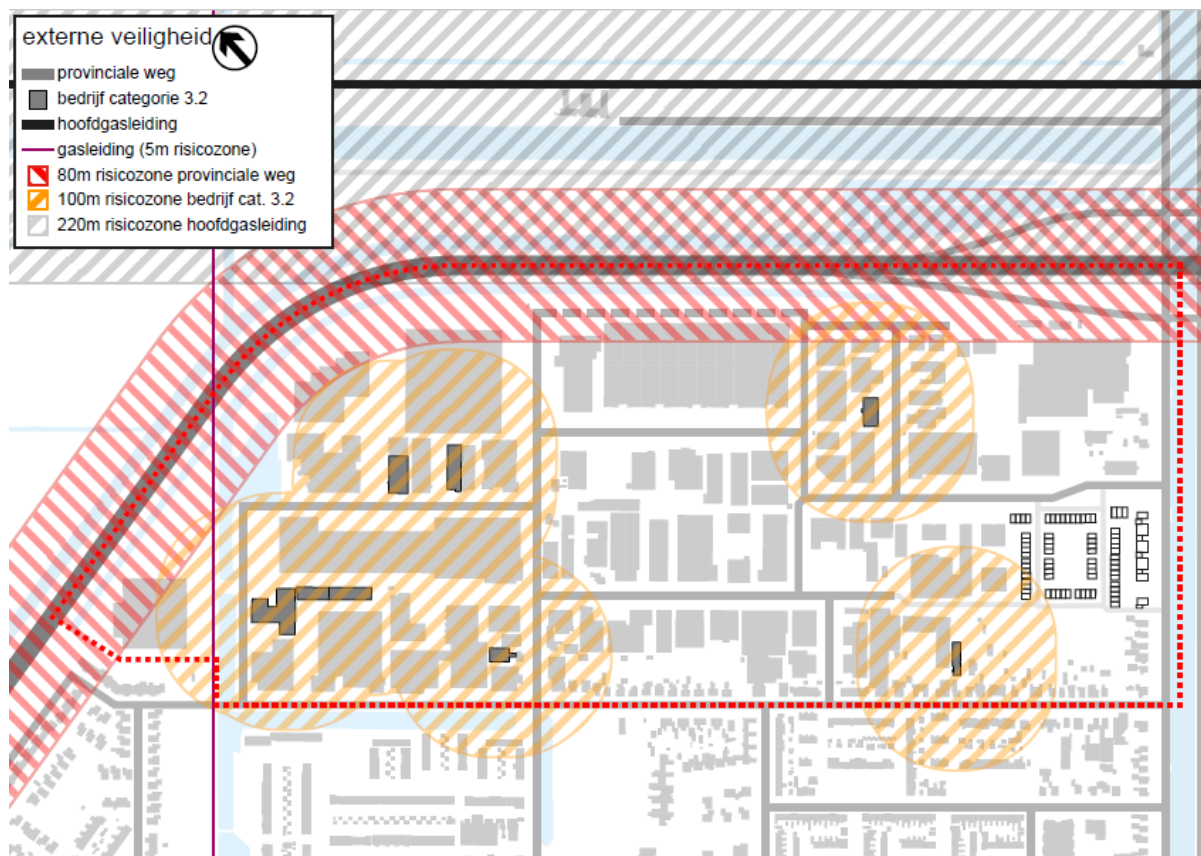
Om stedenbouwkundige redenen zijn dove gevels aan de zijde van de N201 niet gewenst. Om een geluidluwe zijde te verkrijgen kan ook gebruik gemaakt worden van een afsluitbare loggia of een plaatselijke afscherming van het geluid. Hierbij wordt wel afgeweken van het gemeentelijke beleid hogere waarden, en wellicht ook van de wettelijke geluidnormen. Er is echter een mogelijkheid om dit juridisch te sauveren op grond van toepassing van de Interimwet Stad en Milieubenadering, waar de gemeenteraad expliciet mee moet gaan instemmen.

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt dient op basis van akoestisch onderzoek de toetsing aan de Wet geluidhinder, onderdeel wegverkeerslawaaai, alsmede het gemeentelijk beleid Hogere grenswaarden Wet geluidhinder en Interimwet Stad en Milieubenadering te worden uitgewerkt.

Externe veiligheid

Externe veiligheid, het groepsrisico, moet onderzocht worden. Risicobronnen daarbij zijn: vervoer gevaarlijke stoffen over de N201 en diverse buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Bovendien ligt de plot gedeeltelijk binnen LIB 5 (het afwegingsgebied geluid en externe veiligheid).



Figuur 7 Externe Veiligheid

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt dient het voldoen aan de eisen vanuit externe veiligheid ruimtelijk te worden onderbouwd.

Bodem

Als er nog geen bodemonderzoek is, dan moet er in ieder geval in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan en de aanvraag omgevingsvergunning waarmee de bouw van de woningen mogelijk wordt gemaakt, bodemonderzoek verricht worden. Dit omdat er verblijfsruimtes op de begane grond komen. De bodemkwaliteit ter plaatse van de bebouwing en groen voldoet aan de norm voor duurzame geschiktheid voor de functie (Regeling Bodemkwaliteit). Dit geldt voor alle deelprojecten, dus ook de Wijkermeerstraat, Debbemeerstraat en de afrit N201.

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan c.q. de omgevingsvergunningaanvraag dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt dient bodemonderzoek te worden overgelegd, waaruit blijkt dat deze geschikt is om er woningen op te bouwen.

Flora en fauna

Als er sloop plaatsvindt en/of het kappen van bomen moet een Quick scan flora en fauna gedaan worden. De uitkomst van die quickscan wijst uit of er een vervolgonderzoek naar bepaalde soorten nodig is.

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan c.q. de omgevingsvergunningaanvraag dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt dient een Flora- en faunaonderzoek te zijn opgenomen waarmee wordt aangetoond dat – of aangegeven wordt onder welke voorwaarden – de bebouwing kan plaatsvinden.

Archeologie

Bij plannen groter dan 10.000 m² is een archeologisch onderzoek nodig. Dit start altijd met een bureauonderzoek.

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan c.q. de omgevingsvergunningaanvraag dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt dient een archeologische rapportage te worden opgenomen, waaruit blijkt dat – c.q. onder welke voorwaarden – de bebouwing kan plaatsvinden.

Explosieven

Voor Haarlemmermeer is in 2017 een Risicoanalyse conventionele explosieven uitgevoerd. De locatie is op basis van deze analyse onverdacht.

Stikstof

Vanwege de omvang van de ontwikkeling en de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid, levert de ontwikkeling qua stikstofdepositie naar verwachting geen knelpunt op. De ontwikkeling zal dan niet leiden tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor de kwalificerende soorten en typen uit Natura 2000-gebieden.

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan c.q. de omgevingsvergunningaanvraag dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt dient een stikstofrapportage te worden opgenomen, waaruit blijkt dat – c.q. onder welke voorwaarden – de bebouwing kan plaatsvinden.

Milieu-effect-rapportage

De ontwikkeling valt onder categorie D11.2 uit het Besluit m.e.r. (“De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.”) De plandirektes worden echter niet overschreden, want het gebied is kleiner dan 100 ha, het aantal woningen is kleiner dan 2.000 en de bedrijfsploeroppervlakte is kleiner dan 200.000 m². Dit betekent dat er een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld moet worden, waaruit blijkt dat geen sprake is van een significant effect op het milieu dat niet door te treffen maatregelen kan worden beperkt of tegengegaan. Gebruikelijk is dat deze onderdeel uit gaat maken van de toelichting van het bestemmingsplan dat de bouw van de woningen mogelijk gaat maken.

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt dient een m.e.r.-beoordeling te worden opgenomen.

Luchtkwaliteit

Voor het totale transformatiegebied Hoofddorp Noord is een ontwikkelstrategie opgesteld door bureau STIPO in samenwerking met gemeente Haarlemmermeer en Stadkwadraat. In de ontwikkelstrategie is geen aandacht besteed aan het milieuaspect luchtvaartkwaliteit. Daarin onderscheiden we twee onderdelen: De Wet Luchtkwaliteit en het gemeentelijk beleid dat nog in ontwikkeling is.

Wet luchtvaartkwaliteit (bestaande wet- en regelgeving):

De ontwikkeling van het Nieuwe Noord moet worden getoetst aan de normen uit de Wet luchtvaartkwaliteit. Er wordt onderzocht en gestreefd naar de luchtvaartkwaliteit ter plaatse van woningen, tuinen, speelpleinen, wandelroutes en gevoelige bestemmingen die aan de adviesnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie voldoet. De ontwikkelaar toont dit aan met een luchtvaartkwaliteitsonderzoek.

Minder dan 600 woningen valt onder de categorie “niet in betekende mate”. Er hoeft dan geen onderzoek gedaan te worden. Via het NSL-monitoringstool kun je zien wat de prognoses zijn voor de luchtvaartkwaliteit ter plaatse. Dat behoeft dus ook geen onderzoek.

De plinten vallen niet in een aangewezen categorie. Op basis van de verkeer aantrekkende werking is door middel het “nibm-tool” te bepalen of het inderdaad niet in betekende mate is.

Gemeentelijk beleid in ontwikkeling:

In het concept Visie luchtvaartkwaliteit (als onderdeel van de Omgevingsvisie) zijn o.a. deze ambities opgenomen:

- Te zorgen dat onze bronnen schoner worden door onder meer elektrisch rijden te blijven stimuleren;
- Bij de ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met afstanden tussen gevoelige bestemmingen, inclusief woningen en ziekenhuizen, en bronnen van luchtvervuiling;
- Voorzieningen zo veel mogelijk op fietsafstand te realiseren en befietbare en beloopbare wijken na te streven, waardoor we onnodige automobiliteit en daarmee uitstoot voorkomen;

Daarnaast met het oog op de laatste ontwikkelingen binnen het beleidsveld luchtvaartkwaliteit en op het toekomstige gemeentelijke beleid wordt sterk afgeraden om accommodaties voor basisonderwijs,

peuterspeelzaalwerk, buitenschoolse opvang, speellocaties voor kinderen en verpleeg-, verzorgings- en bejaardenhuizen in de directe nabijheid van de drukke provinciale weg N201 te realiseren. Deze locaties dienen op minimaal 50 meter van de rand van de weg te worden gerealiseerd. Deze afstand geldt ook voor de Hoofdweg als de verkeersintensiteit van de Hoofdweg op deze locatie 10.000 m.v.t of meer bedraagt per etmaal.

Van de partijen wordt daarnaast een aanvullende inspanningsverplichting gevraagd:

- Geen woningen binnen de 50 meter van de rand van de N201 te realiseren;
- Geen woningen in de eerstelijnsbebouwing te realiseren direct naast de Hoofdweg mocht de weg een verkeersintensiteit op deze locatie van 10.000 mvt per etmaal hebben of meer.

Concrete eis:

In het ontwerpbestemmingsplan dat de woningbouw in het plangebied mogelijk maakt, dient op basis van onderzoek of analyse verdere uitwerking te worden gegeven aan de vraag of aan de Wet luchtkwaliteit, alsmede de daarop gebaseerde gemeentelijke regelgeving, wordt voldaan.

Duurzaamheid

Energie

De groenste energie is de energie die we niet gebruiken. Dit is waarom de focus dient te liggen op het beperken van energieverbruik, waarbij passieve bouwkundige maatregelen de voorkeur hebben boven actieve installatietechnische maatregelen. De Trias Energetica, een belangrijk onderdeel van het GPR-beleid, dient als strategie te worden gehanteerd.

- Energiebesparing
- Energieopwekking
- Efficiënte stromen

Circulariteit

Tijdens de bouw wordt het afval in minimaal 6 stromen gescheiden. Voor deze afvalstromen kan onder andere worden gekozen uit: houtafval, steenachtig, metaal, kunststof, glas, papier en karton, gips en isolatiemateriaal (per soort).

Het wordt zoveel mogelijk voorkomen dat materialen worden gebruikt die staan vermeld op de onderstaande lijsten. Het gebruik dat niet voorkomen kan worden wordt inzichtelijk gemaakt:

- 'Banned list of Chemical C2C Certified CM Product Standard 3.0'.
- 'De herziening van de lijst van voor de EU kritieke grondstoffen en de uitvoering van het grondstoffeninitiatief'.

Bodemenergieplan

Als gebruik wordt gemaakt van bodemenergie dan stellen de ontwikkelaars een bodemenergieplan op. Dit plan maakt de ruimtelijke consequenties, risico's en beheersmaatregelen inzichtelijk. In dit bodemenergieplan dient minimaal te worden ingegaan op:

- Bodemgesteldheid.
- Opbarstrisico en beheersing van dit risico.
- Effecten locatie specifieke kweldruk op functionering bodemenergiesysteem.
- Interferentie tussen bronnen.
- Ondergrondse ordening.
- Effecten op bovengrondse ruimte.
- Beheer en onderhoud van installatie.
- Einde levensduur installatie en hoe veilig verwijderen/instandhouding.

Op basis van het energieplan zal door Raad van de gemeente het interferentiegebied vastgesteld worden. De bevoegdheid voor gesloten bodemsystemen ligt bij de gemeente. Voor open systemen ligt deze bij de provincie.

Grondstromen/grondbalans

Het streven is een gesloten grondbalans: Over de grenzen van een werk vindt zo min mogelijk aan- en of afvoerplaats van grond die geschikt is als secundaire bouwstof. De gemeente heeft niet de beschikking over een gronddepot. Alle vrijkomende grond kan niet in de gemeente gestort worden. Het afvoeren moet door de initiatiefnemer bekostigd worden.

Concrete eis:

In het bestemmingsplan c.q. de omgevingsvergunning waarin of waarmee de bouw van de woningen mogelijk wordt gemaakt dient uitwerking te worden gegeven aan de duurzaamheidsuitgangspunten bestaande uit een verantwoording van de wijze waarop aan de wettelijke en gemeentelijke eisen met betrekking tot (bodem)energie, grondverwerking, circulariteit en afvalbeperking en – verwerking wordt voldaan.

Openbare ruimte

Uitgangspunten en eisen

Inrichting en beheer/ Leidraad Inrichting Openbare ruimte (DIOR)

Voor de inrichting van de openbare ruimte is een technische basis nodig, want openbare ruimte moet niet alleen mooi zijn, maar moet ook lang meegaan en goed te onderhouden zijn. De gemeentelijke DIOR is het kader voor de inrichting van de openbare ruimte en bakent daarmee de speelruimte af voor partijen die betrokken zijn bij het ontwikkelen van openbare ruimte. Op dit moment is een herziening van de DIOR in ontwikkeling. Deze nieuwe DIOR, genaamd LIOR 2.0, zal daar waar mogelijk toegepast worden maar niet als deze de huidige eisen verzwaren.

Afwijkingen zijn, mits beargumenteerd en specifiek in de plannen benoemd, mogelijk en moeten door de gemeenteraad expliciet worden geaccordeerd. Dit gebeurt na goedkeuring van de afdeling Beheer en Onderhoud. Daarbij worden eventuele extra beheerkosten inzichtelijk gemaakt en voor een periode van 20 jaar afgekocht.

Concrete eis:

Voor het ontwerp van de openbare ruimte is de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR, 2014) leidend.

Waar het DIOR geen handvatten biedt kan uitgeweken worden naar de richtlijnen als het CROW. Afwijkingen of aanvullingen op de DIOR zijn mogelijk in overleg met de gemeente (zie deel A: paragraaf 2.2). De gemeente staat open voor innovatieve ideeën. Conform de afwijkingsprocedure berekenen de ontwikkelaars wat de afwijking of innovatie betekent voor de beheerlast die expliciet ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Groen

Groen draagt in belangrijke mate bij aan het welzijn, (leef)klimaat, het voorkomen van hittestress, de waterretentie en waarde van de woningen. In de huidige situatie is nauwelijks bruikbaar groen. Om de verschillende ruimtelijke opgaven te kunnen combineren is in de ontwikkelstrategie vastgesteld dat voor dit gebied 25% van het kavel openbaar toegankelijk groen moet zijn. Ook moet 25% geschikt voor het infiltreren van water zijn. Grondlagen van 60 cm of dikker mogen door het Hoogheemraadschap worden meegeteld als onverhard oppervlak.

In dit hoogstedelijke gebied zullen in de pocketparks met name veel kleine plekken met groene vakken, maar dan wel hoogwaardig in beleving, met veel bloeiende planten kunnen komen.

Toepassing van solitaire bomen en heesters zijn hier van belang voor de ruimtelijke en ecologische kwaliteit. Meer naar de randen vinden meer gelaagde beplantingsvormen hun plaats. (Opgaande heesters, kleine stadsbosjes).

Het toepassen van een leefdek op de parkeergarages kan een grote bijdrage leveren aan het oppervlakte groen, en vermindering van het oppervlakte verharding. De laagdikte en kwaliteit van het bodemsubstraat bepaalt de mogelijkheden voor de groene invulling en de bijdrage aan de waterretentie.

De ondergrond van de groene inrichting zal geschikt moeten zijn voor een duurzame groei en instandhouding van het groen, zodanig dat het tot volle wasdom kan komen.

Concrete eis:

Voor dit gebied geldt dat 25% van het kavel als openbaar (toegankelijk) groen moet zijn. De centrale groene corridor is volle grond, terwijl op de parkeerdekken sprake kan zijn van groen op een grondsubstraat van voldoende dikte en met voldoende bewatering voor de duurzame instandhouding van het groen. Aanvullend is ook regenwatervoorziening voor een periode van 2 zomermaanden voor de te realiseren dekken noodzakelijk.

Riolering en water

Uitgangspunten en eisen

Het hemelwater waarvan vastgesteld is dat het niet op het perceel kan worden vastgehouden, of in de directe omgeving kan worden geborgen, kan op het HWA of direct op oppervlaktewater geloosd worden.

Het toepassen van een drainagesysteem is bij hoge grondwaterstanden verplicht, bij particuliere kavels dient een aansluitmogelijkheid op drainage aanwezig te zijn. Voorkeur gaat uit naar een combinatie HWA-drainagesysteem, zogenoemd DT-stelsel. DWA riolering kan op de bestaande (DWA) riolering worden aangesloten als blijkt dat dit geen nadelige gevolgen heeft voor de bestaande riolering. Door de initiatiefnemer dient hiervoor een rioolcapaciteitsberekening gemaakt te worden (zie ook DIOR, Riolering). Eventueel noodzakelijke aanpassingen aan de bestaande riolering dienen door de initiatiefnemer uitgevoerd en gefinancierd te worden.

De ontwikkeling ligt in een gebied waar weinig open water aanwezig is en waar bij piekbuien water op straat staat. Om hier een goed woon- en leefklimaat te kunnen ontwikkelen is veel aandacht nodig voor de waterhuishouding.

De Waterwet geeft aan dat de eigenaar van de grond waar het hemelwater op valt, diezelfde eigenaar ook zorg moet dragen voor dit hemelwater. Dit betekent dat deze wet aangeeft dat de perceeleigenaar in eerste instantie verantwoordelijk is voor het vasthouden van het hemelwater, berging en als het echt niet anders kan, dan pas afvoeren. Dit laatste gebeurt meestal bij de Gemeente Haarlemmermeer als aanliggend perceeleigenaar (openbaar gebied). Aangetoond moet worden dat het hemelwater op particuliere grond redelijkerwijs niet kan worden geleverd het afvloeiend hemelwater op of in de bodem of in het oppervlaktewater te brengen.

De strategie wordt in overleg met Rijnland opgesteld en kent als uitgangspunt zoveel mogelijk water vasthouden of vertraagd afvoeren. Dit drukt de belasting op het riool, zorgt voor een koeler lokaal klimaat en kosten efficiënt maatwerk voor het groen op de leefdekken in de pocketparks.

Met een (technisch) onderzoek moet aangetoond worden hoe de verschillende doelstellingen en eisen binnen dit plan gerealiseerd kunnen worden. Voor Het Nieuwe Noord is door Bureau Boot onderzocht hoe het watervraagstuk opgelost kan worden.

Hittestress

Van belang is om te zorgen voor een koele woon- en werkomgeving. Gestreefd wordt naar een gevoelstemperatuur van max. 38° PET. Er dienen voldoende koelteplekken gemaakt en gestreefd wordt om 30% van de daken (woongebouwen, parkeerdekken) warmte werend uit te voeren.

Dit hoog stedelijke gebied valt onder de categorie Stedelijk Plus zoals benoemd in het werkkader klimaatadaptatie/ uitvoeringsagenda klimaatadaptatie.



Figuur 7 hittestress Hoofddorp Noord

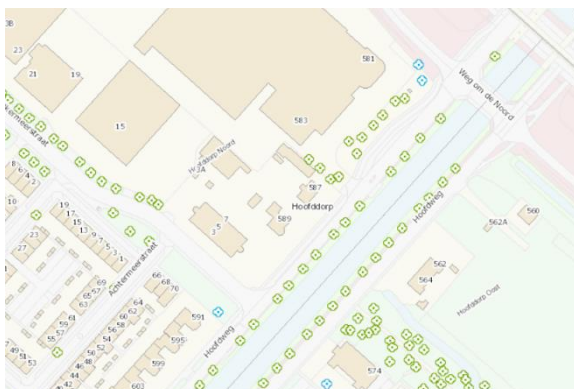
Concrete eisen:

1. Met de planuitwerking moet voldaan worden aan de Keur van Rijnland (inclusief de uitvoeringsregels voor alternatieve waterberging);
2. Op het gebied van klimaatadaptatie dient de ontwikkeling te voldoen aan de basisveiligheidsniveaus zoals gesteld in het bijgesloten Werkkader klimaatadaptatie. Om aan te tonen dat het gebied voldoet aan het werkkader dient een klimaatstresstest uitgevoerd te worden op basis van het Voorlopig Ontwerp. Dat betekent dat er, naast een rioolberekening die aan moet tonen dat een bui van 60mm/uur geen schade veroorzaakt, een klimaatstresstest op het gebied van neerslag (doorrekening met een bui van 120mm/2uur) en voor hittestress (urban heat island effect) uitgevoerd moet worden. Eventuele 'hotspots' worden geïdentificeerd en zoveel mogelijk, opgelost;

Monumentale bomen

Concrete eis:

In het gebied bevinden zich twee monumentale bomen. Deze moeten behouden blijven. Ook van groot belang zijn de oude waardevolle bomen langs de Hoofdvaart (zie illustratie hieronder).



Figuur 8 Aanwezigheid van twee monumentale bomen binnen het project gebied en één er buiten (in het blauw gemarkeerd) en overige bomen (in het groen gemarkeerd)

Speelruimte

Op basis van de DIOR en uitgaande van 600 woningen, woonmilieu 3: (hoogstedelijk) kunnen de volgende uitgangspunten geformuleerd worden.

600 woningen: prognose: 44 0 - 5 jaar

600 woningen: prognose: 33 6 -11 jaar

600 woningen: prognose 36 12 - 18 jaar

Concrete eis:

Drie blokplekken voor 0 - 5 jaar / 0 - 11 jaar met nadruk op 0 - 5 jaar (rekening houdend met leeftijdsopbouw) dichtbij de woningen (ca 100m tot 200 m, oppervlakte in totaal 500m²). Rekening houdend met de opbouw van woningen hoeven deze niet allemaal meteen ingericht te worden met toestellen. Wel belangrijk om in te zetten op ruimte en (speel)groen.

Een gecombineerde buurtplek/sportplek (afstand 400m, grootte 2000m²) is afhankelijk van buurtplekken in de speelbuurt, binnen de barrières.

Vooralsnog kan de oudere leeftijdsklasse opgevangen worden door de plekken in de buurt:

(Koegrasstraat 21 (0 - 11 jaar) 92 op onderstaand kaartje

Heerhugowaardstraat 21 (0 - 11 jaar) 85 op onderstaand kaartje

Speel/Sportplek op J.C. Beetslaan 45 (12 - 18 jaar) 88 op onderstaand kaartje).



Figuur 9 locaties speelplekken

Diversen

Huisafvalinzameling

De raad heeft in 2018 nieuw afvalbeleid vastgesteld. Voor hoogbouw houdt het in dat de inzameling van plastic verpakkingen en drinkpakken, en oud papier en karton met ondergrondse containers en groente, fruit en etenswaren (GFE) met bovengrondse containers nabij de entree plaatsvindt. Inzameling van restafval vindt op iets grotere afstand met ondergrondse containers plaats. Glas wordt via ondergrondse containers in brengparkjes ingezameld. In onderstaand overzicht is de inzameling inclusief de afstanden bij hoogbouw (vanaf de entrees) opgenomen.

Concreet is hierbij uitgangspunt 1 keer ledigen per week:

Gft+e semi ondergrondse container 1 per 50 woningen

Rest, plastic en papier ondergrondse container 1 per 100 woningen

Voor het overige wordt verwezen naar de richtlijn DIOR en Meerlanden (afvalbedrijf).

Meer informatie is te vinden op de website [Het nieuwe afval scheiden](#)'.

Appartementen:

maximale loopafstanden:

- | | | |
|-------------|-------|---------------------------------|
| • Restafval | 100 m | |
| • GFE | 50 m | (Groente, Fruit en etensresten) |
| • PBD | 100 m | (Plastic, Blik en Drinkpakken) |
| • OPK | 100 m | (Oud papier en Karton) |
| • Glas | 300 m | |

Daarnaast is een minimaal aantal containers per woningen gewenst om de containers 1x per week te kunnen ledigen:

- | | | |
|-------------|------------------|--|
| • Restafval | 5m ³ | 1 per 100 aansluitingen |
| • GFE | 2m ³ | 1 per 50 aansluitingen (betreft een semi-ondergrondse container) |
| • PBD | 7 m ³ | 1 per 100 aansluitingen |
| • OPK | 5 m ³ | 1 per 100 aansluitingen |

Nood- en hulpdiensten

Voor een goede bereikbaarheid van het projectgebied voor nood- en hulpdiensten vormen de Wijkermeerstraat en Hoofdweg in eerste instantie de aangewezen routes. In nauw overleg met de vertegenwoordigers van de nood- en hulpdiensten zal afstemming moeten plaatsvinden over de positionering en dimensionering van deze voorzieningen, toegangen, routes, etc. Gebruik hiervoor het Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019.

Kabels en Leidingen

In en rondom de locatie bevinden zich allerlei kabels en leidingen. Zo bevinden zich ten zuiden en evenwijdig aan de provinciale weg twee hoofdtracés. Eén tracé van het Provinciaal Drinkwaterbedrijf PWN en een gasleidingentracé van Liander. Voor al deze tracés maar ook andere leidingen geldt dat afstemming met de verantwoordelijke nutsbedrijven vereist is. De aanvraag van kabels en leidingen ten behoeve van de nieuwe woningbouw is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelende partij. Eventuele vooraanleg van deze kabels en leidingen dient door de initiatiefnemer middels een zgn. VANN-overeenkomst met de nutsbedrijven geregeld te worden. Eventuele bovengrondse nutsvoorzieningen dienen geïntegreerd te worden in de bebouwing. Het is raadzaam om dit zo spoedig mogelijk te initiëren.

Afstemming met Liander

De ontwikkelaars stemmen de toekomstbestendige inpassing van het elektriciteitssysteem tijdig af met Liander, zodat tijdig in de behoefte aan stroom kan worden voorzien. Dit is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelende partij.

Aanbestedingsbeleid

De ontwikkeling en aanleg van de (gemeentelijke) openbare buitenruimte is normaliter de taak van de gemeente waarbij zij gebonden is aan het aanbestedingsbeleid. Deze plicht dient te worden doorgelegd aan de ontwikkelaar als zij het ontwerpen en inrichten en het later wordt overgedragen aan de gemeente. Dit geldt voor zowel het bouw- als woonrijpmaken.

7. Literatuurlijst

I. Literatuurlijst

- [Coalitie akkoord 2019-2022, Samen bouwen aan een krachtig nieuw Haarlemmermeer, besproken in de raad op 10 januari 2019.](#)
- [Structuurvisie Haarlemmermeer 2030](#), raadsvoorstel 2012.0033712, 18 oktober 2012 vastgesteld;
- [Versnelling woningbouwproductie](#), raadsvoorstel 2017.0037218 18 juli 2017 vastgesteld door B&W, 9 oktober 2017 instemming met krediet door de raad;
- Nieuw Noord, Ontwikkelstrategie voor de binnenstedelijke transformatie 2019.0036293
- [Nota Uitgangspunten Binnenstedelijke nieuwbouw en transformatie](#), nota van B&W, juli 2017
- Woonbeleidsprogramma 2019-2025 Het Verschil Maken (2019.0058049)
- [Spelen, sporten en ontmoeten in de buitenruimte 2009-2013](#), raadsvoorstel 2009/52387, 2 juli 2009 vastgesteld. [Bijlage bij Spelen, sporten en ontmoeten.](#)
- [Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer](#), raadsvoorstel 2018.0065348, 6 december 2018 vastgesteld.
- [Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016](#), raadsvoorstel 2015.0056233, 28 januari 2016 vastgesteld.
- [Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte \(DIOR\)](#), nota van B&W 2014.0004100, 28 januari 2015 vastgesteld.

- [Actualisatie beleidsregel Handboek Parkeernormen gemeente Haarlemmermeer](#), nota van B&W 2018.0005796, 6 februari 2018 vastgesteld, ter kennisname naar de raad gestuurd.
- [Regeling bodemkwaliteit](#)
- [Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland 2015-2030, inclusief het Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030](#), raadsvoorstel 2015.0008009, 30 april 2015 vastgesteld. In Q1 2019 zal een geactualiseerde versie van de SSA vastgesteld worden. In samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer heeft Rijnland in 2010 een waterstructuurvisie opgesteld.
- De beleidsregels (Keur) van Rijnland
- [Nota bodembeheer gemeente Haarlemmermeer, beleidskader voor grondverzet](#), raadsvoorstel 2018.0014079, 24 mei 2018 vastgesteld.
- [Actualisatie Beleidsregel PFOS en PFOA gemeente Haarlemmermeer](#), nota van B&W 2018.0014073, 20 maart 2018 vastgesteld, 26 april 2018 besproken in de raad.
- [Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030](#)
- [Uitvoeringsagenda klimaatadaptatie](#)
- Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019

8. Bijlagen

Werkkader klimaatadaptatie