gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Stedenbouwkundig Programma van Eisen, Investeringsproject en Anterieure overeenkomst Hoofddorp-Noord ("Het Nieuwe Noord")
Portefeuillehouder	drs. Jurgen Nobel
Steller	Frans Breg
Collegevergadering	25 januari 2022
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2022.0000071

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. de anterieure overeenkomst Hoofdweg 581-583, Debbemeerstraat 29, Wijkermeerstraat 15 en Wijkermeerstraat 19-21 te Hoofddorp (Het Nieuwe Noord) met Evast Vastgoed B.V. aan te gaan;
2. in te stemmen met het Stedenbouwkundig Ontwerp van "Het Nieuwe Noord";
3. conform artikel 25 lid 2 Gemeentewet geheimhouding op te leggen op de bijlage 'anterieure overeenkomst Hoofdweg 581-583, Debbemeerstraat 29, Wijkermeerstraat 15 en Wijkermeerstraat 19-21 te Hoofddorp (Het Nieuwe Noord)' en de bijlagen bij deze overeenkomst. De geheimhouding wordt opgelegd op grond van artikel 10, lid 2, van de Wet openbaarheid van bestuur: economische of financiële belangen van de gemeente;
4. met een separaat voorstel de raad voor te stellen conform artikel 25 lid 3 Gemeentewet de geheimhouding te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering op grond van artikel 10, lid 2, van de Wet openbaarheid van bestuur: economische of financiële belangen van de gemeente. De geheimhouding geldt voor de bijlage 'anterieure overeenkomst Hoofdweg 581-583, Debbemeerstraat 29, Wijkermeerstraat 15 en Wijkermeerstraat 19-21 te Hoofddorp (Het Nieuwe Noord)' en de bijlagen behorend bij de overeenkomst.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de ontwikkeling van "Het Nieuwe Noord" vast te stellen;
2. op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht af te wijken van de vaststelde beleidsregels over de parkeer- en groennorm door:
    A. in te stemmen met het afwijken van de vastgestelde gemeentelijke parkeernormering en in totaal 857 parkeerplaatsen te (laten) realiseren;
    B. in lijn met de eerder vastgestelde Ontwikkelstrategie in te stemmen met afwijking van de leidraad Duurzame Inrichting Haarlemmermeer (DIOR) en de aard en omvang van het openbaar groen en openbaar toegankelijke groen, zoals vastgelegd in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen en uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Ontwerp "Het Nieuwe Noord";
3. de beheernorm voor het plangebied op kwaliteitsniveau B vast te stellen overeenkomstig het integraal beheerkwaliteitsplan (2009) met een aantal actualisaties (2017), ingaande na oplevering van het plangebied;

4. in de Programmabegroting 2022-2025 een budget van in totaal € 450.000 voor de plankosten voortkomend uit de anterieure overeenkomst Hoofdweg 581-583, Debbemeerstraat 29, Wijkermeerstraat 15 en Wijkermeerstraat 19-21 te Hoofddorp (Het Nieuwe Noord) voor de jaren 2022 tot en met 2026 te ramen en een budget van € 90.000 voor 2022 te autoriseren. Deze exploitatiebudgetten worden gedekt door de te ontvangen anterieure bijdragen en hiertoe vast te stellen de 8e begrotingswijziging van 2022;
5. een krediet van € 4.379.000 te autoriseren en hiervan € 100.000 vrij te geven in 2022 ten behoeve van de ontsluiting Hoofddorp-Noord AM locatie en hiertoe vast te stellen de 15e kredietverstrekking van 2022. Deze investering wordt voor € 3.000.000 gedekt door te ontvangen anterieure bijdragen voor het restant zijn de kapitaallasten reeds bij de Programmabegroting 2022-2025 opgenomen;
6. in te stemmen met een dotatie in de reserve ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer (RIH) overeenkomstig de geheime bijlage 3.

2. Samenvatting

Het plan "Het Nieuwe Noord" is opgesteld in lijn met de in 2019 door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelstrategie Hoofddorp-Noord (2019.0036293) en de daaraan ten grondslag liggende gemeentelijke structuurvisies. Het past en maakt deel uit van de Versnellingsopgave Woningbouw, waar onze gemeente zich ook in regionaal verband voor heeft gesteld. Er is sprake van transformatie naar gemengd wonen van leegstand op een bestaand bedrijventerrein. Het is een substantieel deel van de eerste fase van transformatie van het gehele gebied Hoofddorp-Noord, mogelijk gemaakt met een maatwerk verkeersoplossing vooruitlopend op de toekomstige omlegging van de N201.
Er wordt in grote lijnen voldaan aan het gemeentelijke woon- en parkeerbeleid. Kleine afwijkingen daarvan zijn op grond van maatwerk gerechtvaardigd. Het plan resulteert in een nieuw hoogstedelijk woonmilieu waar op dit moment grote vraag naar is in onze gemeente en de regio. Dit hoogstedelijke milieu heeft het ook mogelijk gemaakt te komen tot een haalbare ontwikkeling, waarbij de gemeentelijke kosten nagenoeg volledig worden vergoed. Met de ontwikkelende partij Evast Vastgoed B.V. kan een anterieure overeenkomst worden gesloten, waarin alle kwalitatieve, programmatische, procesmatige en financiële afspraken zijn vastgelegd en geborgd. Het plan draagt bij aan de reserve ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer (RIH).

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Wij willen het bedrijventerrein Hoofddorp Noord transformeren naar een aangenaam woon- en werkgebied. Het bedrijventerrein Hoofddorp Noord is in de Deelstructuurvisie Hoofddorp (2013.0028472) aangewezen als binnenstedelijke transformatie locatie.

Wat is de aanleiding, context?

Leegstand op het bedrijventerrein vormt de directe aanleiding. Voor nieuwvestiging van bedrijven hebben wij diverse nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld op plaatsen waar vanwege de geluidbeperkingen van Schiphol geen woningbouw kan plaatsvinden. Een locatie als Hoofddorp-Noord, liggend buiten de geluidcontouren van de luchthaven, biedt als bestaand stedelijk gebied juist wel mogelijkheden voor woningbouw.

Transformatie Hoofddorp-Noord
De transformatie van Hoofddorp-Noord is als doelstelling opgenomen in de in 2011 vastgestelde Structuurvisie 2030 (2013.0028472). Hoofddorp-Noord is toen aangewezen als binnenstedelijke transformatielocatie. Ter uitwerking van die visie heeft de gemeenteraad de Ontwikkelstrategie vastgesteld. Hierin zijn de ambities en de kaders of spelregels voor de gefaseerde ontwikkeling naar een gemengd woonmilieu geformuleerd. De transformatie van dit bedrijventerrein waar zich leegstand manifesteert, is een organisch proces en zal gefaseerd plaatsvinden. Wij faciliteren onder voorwaarden initiatieven die zich aandienen. Al voorafgaand aan de Ontwikkelstrategie heeft zich enige herontwikkeling voorgedaan, zoals bijvoorbeeld de Woodward-ontwikkeling op de hoek Wijkermeerstraat-Hoofdweg. Aan de overzijde van die ontwikkeling aan de Wijkermeerstraat – ook wel de AM-locatie genoemd – heeft Evast eigendommen verworven en in lijn met de Ontwikkelstrategie een woningbouwplan ontwikkeld.

Verkeersontsluiting korte en langere termijn
Nu de in de Structuurvisie opgenomen verlegging van de N201 het eerstkomende decennium nog niet aan de orde is, zal ontsluiting in beginsel via de bestaande infrastructuur moeten plaatsvinden. Om het extra verkeersaanbod van de nieuwe woningen te kunnen opvangen zijn ingrijpende infrastructurele aanpassingen van die infrastructuur nodig. Dit omdat het kruispunt dat Hoofddorp-Noord met de provinciale weg N201 verbindt onvoldoende verwerkingscapaciteit heeft. Op dit moment is bij enkele rijrichtingen al sprake van een wachttijd van circa 2 minuten, hetgeen het maximaal aanvaardbare is. In overleg met de provincie is een verlegging in westelijke richting van de afrit van de N201 komende vanaf Heemstede/Cruquius ontworpen. De afrit kan daardoor eindigen in een nieuw aan te leggen rotonde ter hoogte van de Debbemeerstraat. Vanaf die rotonde wordt door middel van een parallelweg de Hoofdweg bereikt. Met deze oplossing wordt het vrachtverkeer van en naar Hoofddorp-Noord aan de noordzijde van het plangebied omgeleid via de Noordmeerstraat, waarmee de Wijkermeerstraat wordt ontlast. De Wijkermeerstraat wordt ter hoogte van het plan heringericht tot 30-km straat en kan daardoor ook plaats bieden voor opvang van een deel van het bezoekersparkeren.

Het programma voor woningen en parkeren
Genoemde verkeersoplossing biedt een extra afwikkelcapaciteit voor circa 1100 woningen. In het plangebied van Evast worden circa 600 woningen gerealiseerd, waarvan overeenkomstig de Woonvisie de helft in de betaalbare categorie. Alle woningen worden in de huur gerealiseerd en richten zich op huisvesting van ouderen, starters en jongeren, veelal stellen zonder kinderen. Dit sluit goed aan bij de grote behoefte aan een divers woonmilieu in Hoofddorp. Sprake is van een hoogstedelijk milieu met appartementen met daartussen op verhoogde maaivelden pocketparks. Het maaiveld wordt verhoogd om daarmee per woning één parkeerplaats gebouwd te realiseren. Er zullen daarnaast nog circa 90 parkeerplaatsen in een kelder worden ondergebracht. Eventuele tweede tweede auto's en bezoekers parkeren in een drietal opgenomen parkeerkoffers, en – waar het een deel van de bezoekers betreft – in de opnieuw in te richten Wijkermeerstraat. In totaal zullen voor de circa 600 woningen 857 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit is een hoog aantal omdat rekening moet worden gehouden met de grotere afstand ten opzichte van de centrumvoorzieningen en het vooralsnog ontbreken van HOV. Het aantal parkeerplaatsen is overeenkomstig het gemeentelijke parkeerbeleid met dien verstande dat voor de 172 opgenomen sociale huurwoningen rekening is gehouden met een iets lagere parkeernorm. Uit onderzoek van de woningcorporaties is gebleken dat bewoners van de kleinere sociale huurappartementen minder auto's bezitten dan waar het beleid van uit gaat. De raad wordt expliciet gevraagd in te stemmen met deze maatwerkafwijking van de door haar vastgestelde parkeernormen.

Toekomstige bewoners worden verplicht hun (eerste) auto in de parkeergarages te stallen. Voor de directe omgeving zal een nog nader uit te werken vorm van gereguleerd parkeren worden ingevoerd (vergunning parkeren en/of blauwe zone).

Groen in een hoogstedelijk milieu
De onder maaiveld te maken parkeervoorzieningen zijn noodzakelijk om te voldoen aan de eis van tenminste 25% openbaar (toegankelijk) groen van de Ontwikkelstrategie. Hieraan wordt voldaan met een parkachtige inrichting op de parkeerdekken. Deze dekken worden voorzien van een grondlaag of substraat, waarop beplanting in de vorm van planten, heesters en bomen kan worden aangebracht. Hierdoor ontstaan binnentuinen met wandel-, zit- en speelgelegenheid. Daarnaast is in het plan een centraal gelegen Groene Corridor opgenomen, die zich uitstrekt vanaf de Hoofdweg tot de uiterste westzijde van het plangebied. Voor deze corridor zal nog een perceel aan de Hoofdweg aan de planontwikkeling moeten worden toegevoegd. Uitgangspunt is dat bij de verdere herontwikkeling in westelijke richting deze corridor ook wordt doorgetrokken. De parkinrichting op de parkeerdekken zijn eigendom van en worden in stand gehouden door de eigenaren van (beleggers in) de woningen.

Uitwerking Ontwikkelstrategie
Ter uitwerking van de Ontwikkelstrategie is een stedenbouwkundig programma van eisen opgesteld, waaraan het stedenbouwkundig ontwerp "Het Nieuwe Noord" van Evast is getoetst. Het stedenbouwkundig ontwerp voldoet in beginsel aan de gestelde eisen en dit zal uiteraard bij de definitieve uitwerking moeten worden waargemaakt. Met betrekking tot de aard en omvang van deze groenvoorzieningen wordt niet voldaan aan de standaardeisen die daarvoor in de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte Haarlemmermeer (DIOR) zijn opgenomen. Die afwijking vindt zijn oorzaak in de omstandigheid dat de huidige DIOR niet volledig kan worden toegepast op hoogstedelijke ontwikkelingen als deze. De raad wordt expliciet gevraagd ook hiermee in te stemmen.

Voorts is door Evast een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld dat inmiddels met positief gevolg besproken met de welstandscommissie. Dat BKP zal deel gaan uitmaken van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan, dat op de reguliere wijze aan de gemeenteraad zal worden aangeboden.
Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal ook aan de gemeenteraad worden voorgesteld om toepassing te geven aan de mogelijkheden om van wettelijke milieunormen af te wijken op grond van de Interimwet Stad- en Milieubenadering. Dit omdat aan de zijde van de Provinciale Weg (N201) niet kan worden voldaan aan de volgens de Wet geluidhinder maximaal toegestane hogere geluidwaarde (53 dB) op de gevel vanwege het wegverkeer. Voor buitenstedelijke wegen, zoals de N201, gelden hogere geluidsnormen dan voor binnenstedelijke wegen, zoals de Hoofdweg (63dB). Vanwege de ligging nabij de Polderbaan, en daarmee de aanwezigheid van grondgeluid, heeft de ontwikkelaar in afstemming met onze gemeente besloten over te gaan tot adaptief bouwen, waarbij de gevels van alle woningen, niet uitsluitend die aan de noordzijde, extra verzwaard en gedicht worden uitgevoerd, waardoor wel ruimschoots wordt voldaan aan het in het Bouwbesluit vereiste geluidsniveau binnen de woning, waar de wettelijke geveleisen uiteraard mee in verband staan.

Met de ontwikkelende partij Evast Vastgoed B.V. is op voorwaarde van instemming door de gemeenteraad met de voorliggende plannen een anterieure overeenkomst gesloten, waarin de kwalitatieve en financiële randvoorwaarden voor de ontwikkeling zijn vastgelegd.

Welk doel wordt nagestreefd?
In het kader van de grote woonopgave die Haarlemmermeer en de regio kent, is deze locatie in 2017 aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw (2017.0037218). In 2019 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelstrategie voor Hoofddorp-Noord vastgesteld, waarin ambitie, uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling zijn vastgelegd. We willen versneld een gefaseerde herontwikkeling van oost (zijde Hoofdweg) naar west (zijde Nieuwekerkertocht) bereiken door initiatieven vanuit het gebied te faciliteren. Wij hebben – met uitzondering van de bestaande openbare gebiedsontsluitingen – geen eigendommen in het gebied.
Een integrale of volledige transformatie van het bedrijventerrein naar een gemengd woongebied is afhankelijk van de omlegging van de provinciale weg N201. Voor een eerste fase van de transformatie is in afstemming met de provinciale overheid een verkeersoplossing uitgewerkt, die in totaal circa 1100 woningen mogelijk maakt in Hoofddorp-Noord. Met het plan van Evast worden in totaal circa 600 woningen uitgewerkt.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?
Om de eerste fase van transformatie van Hoofddorp-Noord mogelijk te maken, wordt een partiële herziening van het bestemmingsplan Hoofddorp-Noord vastgesteld. Ook zullen aanpassingen aan de bestaande infrastructuur plaatsvinden. De uitwerking van de Ontwikkelstrategie wordt vormgegeven met de vaststelling van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen, de uitwerking van een Stedenbouwkundig Ontwerp passend binnen die eisen, en het maken van kwalitatieve, procesmatige en financiële afspraken tussen de gemeente en de ontwikkelende partij, in de vorm van een anterieure overeenkomst, waarin ook het wettelijk verplichte kostenverhaal wordt geregeld, inclusief de bijdrage die ook dit plan moet leveren aan de fondsreserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer.

Wat zijn de argumenten?
De transformatie biedt een kans om de schaarse ruimte beter te benutten door leegstaande bedrijfspanden te vervangen door woningen in de vorm van een hoogstedelijk woonmilieu. Hiermee wordt voorzien in de grote behoefte aan woningen in Hoofddorp, de Haarlemmermeer en de MRA. Het door leegstand verwaarloosde plangebied krijgt een facelift. De woningbouw belemmert de vooralsnog blijvende bedrijfsuitoefening in het gebied niet, maar zal naar verwachting ook een stimulans zijn voor doorontwikkeling van de transformatie in de beoogde westelijke richting, al zal grootschalige herontwikkeling afhankelijk blijven van de omlegging van de N201.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?
Uitwerking van het parkeren
Het realiseren van een hoogstedelijk woningbouwprogramma op enige afstand van centrum- en mobiliteitsvoorzieningen (bus, trein) noodzaakt extra parkeervoorzieningen. Door te eisen dat in beginsel één parkeerplaats per woning (dek of kelder) wordt gerealiseerd, resteert of komt daar boven op ruimte in de vorm van parkjes voor een voldoende groene woonomgeving. Op termijn zal de mobiliteit met de omlegging van de N201, waarbij de bestaande weg als stadsring kan worden heringericht, ruimte bieden voor meer rechtstreekse ontsluitingen en halteplaatsen voor HOV. De eerste herontwikkelingsfasen kunnen dan worden vergroend door maaiveldparkeerplaatsen door

plantsoen te vervangen. De ruimte is schaars en het anticiperen op die meer duurzame toekomst is hiermee gerechtvaardigd.

De verkeersontsluiting op de korte en de lange termijn
Er kan niet worden gewacht op de omlegging van de N201. Hoewel de voorbereidende gesprekken hierover met de provincie Noord-Holland en de regio zijn geopend, zal dit zal naar verwachting niet vóór 2040 plaats gaan vinden. De eerste fase van de transformatie van Hoofddorp-Noord kan daar niet op wachten. De vraag naar woningen is daarvoor té urgent en met name dit oostelijke deel van het bedrijventerrein Hoofddorp-Noord kan gezien de leegstand niet op die omlegging wachten. Ontwikkelende partijen hebben zich ook op basis van de vastgestelde Ontwikkelstrategie in het gebied "ingekocht". Met een aanpassing van de afrit vanaf de N201, komende vanaf Heemstede, en eindigend in een rotonde ter hoogte van de Debbemeerstraat, kan met een parallelweg aan de noordzijde van het plangebied voorzien worden in een adequate ontsluiting van het woongebied, alsmede in een verbetering van het woonmilieu aan de Wijkermeerstraat, door de omleiding van het vrachtverkeer.

Het woningbouwprogramma, de uitwerking van betaalbaar wonen
Het programma voorziet in circa 30% sociale huurwoningen, 20% middendure huur en 50% huur in de vrije sector. Dit is overeenkomstig de door de gemeenteraad in het Woonbeleidsprogramma (2019.0058049) vastgestelde differentiatie van tenminste 50% betaalbaar (voor huur onder 135% van de liberalisatiegrens en voor koop onder de maximale NHG-grens). Ons college heeft onlangs ter uitwerking van die visie voor de verdeling binnen de categorieën sociaal en middenduur nog nadere regels uitgewerkt in de Nota Betaalbaar Wonen (2021.0002546). De onderhandelingen én de planuitwerking waren ten tijde van het vaststellen van deze nota al té vergevorderd om daar nog aan te kunnen voldoen. De overgangsregeling voor uitwerkingen waarbij de ontwikkelaar nog niet geheel op de hoogte was of kon zijn van deze uitwerking, waardoor de woonoppervlakten van de woningen, en de daarmee corresponderende huurprijzen, niet geheel daarmee in overeenstemming zijn, is op dit plan van toepassing. Bij de middendure huur is daardoor de gemiddelde huur per wooneenheid niet 85% van de maximale huur, maar 95%. Voor de sociale huurwoningen is de verdeling 27% onder de door het Rijk vastgestelde eerste aftoppingsgrens, 13% onder te tweede aftoppingsgrens en 60% onder het maximum voor deze woningcategorie.

De gefaseerde ontwikkeling in relatie tot de milieunormen
Uitgangspunt van de Ontwikkelstrategie is dat de nieuwe woningbouw geen belemmering mag opwerpen voor de voortzetting van de bestaande bedrijfsuitoefening op belendende percelen. De genoemde verkeersoplossing waarborgt een adequate ontsluiting van de bedrijfsfuncties. Daarnaast is van belang dat afhankelijk van de in het bestemmingsplan opgenomen hindercategorie een minimale afstand tussen de woningen en de bedrijven in acht dient te worden genomen. Feit is dat er in de directe omgeving niet of nauwelijks nog milieuhinderlijke activiteiten (met name geluid) plaatsvinden. De dominante functies zijn kantoren (dienstverlening), detailhandel en opslag. Het bestemmingsplan biedt evenwel ruimte voor activiteiten met een hogere milieubelasting. Die niet (meer) benutte mogelijkheid wordt door de woningbouw beperkt. Het is niet aannemelijk, maar het kan wel, dat zich in de toekomst alsnog of wederom bedrijven met een zwaardere milieubelasting op de rand van het plangebied zullen vestigen. Omdat het gebied nu al een gemengd karakter heeft (menging bedrijfsfuncties, detailhandel, dienstverlening en wonen) zijn de afstandsnormen reeds verlaagd. Ook een bewoner heeft met dit gemengde karakter en de daarbij horende omgevingslast rekening te houden. Een minimale afstand van 10

meter tussen de bestaande bedrijven aan de westzijde van het plangebied en de nieuwe woningen is daarmee toereikend. Op dit aspect wordt in het bestemmingsplan nader ingegaan.

De inrichting en de inrichtings- en beheerkosten van het plangebied en het projectgebied
Het plangebied betreft het eigendom van Evast en het gebied waar de nieuwe woningen, inclusief nagenoeg alle parkeer- en groenvoorzieningen worden gerealiseerd. Tot het projectgebied behoren ook de gronden ten noorden van het plangebied, waar de infrastructurele wegvoorzieningen worden gerealiseerd ten behoeve van de ontsluiting op de Hoofdweg en de N201. Ook de noodzakelijke herinrichting van de Noordmeerstraat (kruispunten) en de Wijkermeerstraat (deel parallel aan ontwikkeling) behoren tot het projectgebied. Alle investeringen in het plangebied (eigendom ontwikkelaar) worden gedaan door en komen volledig voor rekening van Evast. Dit betreft uiteraard de woon- en parkeervoorzieningen, inclusief de parkeerhoven, maar daarnaast ook de realisatie van de pocketparks en de groene corridor. De parkjes op de parkeerdekken komen in eigendom van de woningbeleggers en worden door en voor rekening van hen in stand gehouden. De parkeerhoven én de groene corridor, welke in volle grond worden gerealiseerd, worden aan ons overgedragen. De ondergrond van de westelijke parkeerkoffer blijft vooralsnog in eigendom van Evast in afwachting van de doorontwikkeling van de transformatie in westelijke richting, waarbij het niet uitgesloten kan worden dat deze koffer daarbij betrokken gaat worden. De investeringen in het projectgebied die ten noorden (parallelweg) en ten zuiden (Wijkermeerstraat) van het plangebied liggen worden door de gemeente uitgewerkt en gerealiseerd, maar worden wel proportioneel toegerekend aan Evast. In de volgende paragraaf wordt hierop teruggekomen.
Wij beheren de openbare ruimte op basis van beeldkwaliteit. In het beheerkwaliteitsplan zijn de kwaliteitsniveaus voor de verschillende gebieden binnen de gemeente vastgelegd. Dat is het vastgestelde beleid van de gemeente Haarlemmermeer. Dit beleid is vastgesteld in het integraal beheerkwaliteitsplan 2009 (BKP) met een aantal actualisaties (laatste 2017). Voor dit nieuwe woongebied wordt kwaliteitsniveau B overeenkomstig dit plan toegepast.

Het kostenverhaal en de bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen.
De gemeentelijke plankosten zijn geraamd en worden volledig aan de ontwikkelaar toegerekend. Door de hoofdinfrastructuur aan de noordzijde (afrit, rotonde en parallelweg) wordt de bouw van in totaal circa 1.100 woningen mogelijk gemaakt. De kosten van die investering komen proportioneel (op basis van 600 woningen) voor rekening van Evast.
De Wijkermeerstraat komt volledig voor rekening van de ontwikkeling van Evast, behoudens restitutie indien zich de komende jaren aan het deel van de Wijkermeerstraat dat thans wordt heringericht ook andere transformaties naar woningen plaatsvinden. Ook die ontwikkelingen zullen dan proportioneel aan deze herinrichting moeten bijdragen.
Evast draagt op grond van het voorliggende bouwprogramma ook bij aan de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH). Hiervoor wordt verwezen naar de vertrouwelijke bijlage van de anterieure overeenkomst.

3.3 *Wat mag het kosten?*

Met de anterieure overeenkomst (geheime bijlage 3) zullen de plankosten, infrastructurele kosten en de RIH deels worden verhaald bij de ontwikkelaar. In de berekening van de RIH-

bijdrage is rekening gehouden met de zogenaamde macro-aftopping die ontstaat wanneer de opbrengsten onvoldoende zijn om alle kosten te verhalen (geheime bijlage 4).

Plankosten

De kosten zijn berekend met toepassing van de plankostenscan en bedragen in totaal € 450.000-. Dit betreffen de ambtelijke kosten van begeleiding gedurende de looptijd van de anterieure overeenkomst voor het project. Het betreft een ontwikkeling grotendeels op eigen grond en tot de plankosten worden de kosten gerekend om de diverse door de ontwikkelaar op te stellen planproducten te toetsen en waar vereist in procedure binnen de gemeente te brengen. De kosten van periodieke afstemmings- en voortgangsoverleg maken hier ook deel van uit. Deze kosten worden gedekt uit de anterieure bijdrage van de ontwikkelaar.
In de programmabegroting worden de kosten en de bijdragen verantwoord op beleidsdoel B: Haarlemmermeer realiseert ruimtelijke projecten die bijdragen aan het maatschappelijk doel van het programma Ruimtelijke Ontwikkeling, taakveld 8.2 (niet bedrijfsterreinen).

Infrastructurele kosten

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moeten in de directe omgeving diverse aanpassingen worden gedaan aan zowel de boven- als ondergrondse infrastructuur.
De infrastructurele kosten zijn door de gemeente geraamd. Vanwege de stand van de planuitwerking, schets- en voorlopig ontwerp, zijn in de ramingen marges opgenomen voor de uitwerking c.q. niet voorziene kosten.
Nu slechts een deel van de infrastructurele kosten aan Evast kan worden doorbelast (zie geheime bijlage 3.), zijn we, voor het vooralsnog ten laste van de gemeente blijvende deel, afhankelijk van toekomstige transformaties in Hoofddorp-Noord.
De totale kosten van de ingrepen bedragen € 4.379.032 en worden voor een bedrag van € 3.000.000 gedekt uit de anterieure bijdrage. Voor het restant zijn bij de Programmabegroting (PB2022, RV2021.0002249) de kapitaallasten al opgenomen in de meerjarenbegroting. Bij deze eerdere aanvraag was de bijdrage van de gemeente € 1.500.000, deze kan nu bijgesteld worden naar € 1.379.032.
Met de kapitaal- en exploitatielasten is in de programmabegroting bij beleidsdoel B: Onze jonge inwoners ronden een opleiding af die past bij hun mogelijkheden en ontwikkelen maximaal hun talent van het programma 'Maatschappelijke Ontwikkeling', taakveld 4.2 rekening gehouden.

RIH

In het Beleidskader Strategisch Grondbeleid Haarlemmermeer 2019-2023 wordt de bijdrage aan de reserve RIH onderbouwd. In het beleidskader wordt ook aangegeven dat er een beroep kan worden gedaan op de hardheidsclausule.
Op basis van de aangeleverde business-case van de ontwikkelaar is een check gedaan op het grondprijsbeleid van de gemeente en heeft ook een externe toets plaats gevonden. De conclusies van deze toetsen hebben uiteindelijk geleid tot het aanpassen van de RIH-bijdrage. Voor de onderbouwing wordt verwezen naar geheime bijlage 3.

Wat zijn de financiële risico's?

Iedere gebiedsontwikkeling brengt risico's met zich mee. Vanwege de aard van deze ontwikkeling zijn de risico's gemiddeld te noemen. Het betreft hier immers een door, en voor rekening en risico van, een marktpartij opgepakte transformatieopgave van door die partij verworven bedrijfslocaties naar een woonprogramma in hoge dichtheden. Door de voornamelijk faciliterende rol die we bij deze transformatieopgave hebben, zijn de gemeentelijke risico's in financiële zin zo veel mogelijk beperkt en geborgd in een

anterieure overeenkomst. Het helemaal wegnemen van risico's voor de gemeente is echter onmogelijk. Met de realisatie van het plan wordt pas gestart als en zodra de via een wijziging van het bestemmingsplan verkregen bouwtitel onherroepelijk is.

In de anterieure overeenkomst zijn sluitende afspraken gemaakt over het kostenverhaal. Voor zover niet direct betaald, worden bij de ondertekening van deze overeenkomst toereikende bankgaranties gesteld. Hiermee zijn in beginsel de projectrisico's op adequate wijze ondervangen. Zolang toekomstige herontwikkelingen aansluitend op de ontwikkeling van Evast niet tot stand gaan komen, zullen aanvullende bijdragen aan de niet aan Evast toerekenbare infrastructurele kosten uitblijven. Het voor ons blijvende risico is ook dat de infrastructurele kosten hoger zijn dan de ramingen, ook al zijn daar naar de huidige inzichten voldoende marges voor onvoorziene omstandigheden opgenomen. In dit geval zal extra dekking moeten worden gevonden.

In relatie tot het aantal te realiseren woningen is de ten laste van de gemeente komende uitbreiding van het openbare gebiedsareaal (grijs en groen) beperkt en kunnen deze meerkosten gedekt worden uit de van de gemeenteraad na oplevering van het openbaar gebied beschikbaar te stellen beheer- en onderhoudsbudgetten.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk

De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van ruimtelijke kaders. De vaststelling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen, en later de partiële herziening van het bestemmingsplan, is aan de gemeenteraad.
De raad is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van de financiële middelen voor de gewenste of noodzakelijke infrastructurele aanpassingen en herinrichting van de openbare ruimte in het gebied, die verband houdt met deze woningbouwontwikkelingen.
Het college is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 en de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 vastgelegde woningbouwlocaties. Als de raad de vereiste financiële middelen beschikbaar stelt, kan het college voor deze ontwikkeling een anterieure overeenkomst met gemeentelijke verplichtingen aan gaan. De portefeuillehouder wonen is het eerste aanspreekpunt binnen het college.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Communicatie en participatie

De Ontwikkelstrategie is vastgesteld na een uitvoerige consultatie van het gebied Hoofddorp-Noord. Hieraan is opvolging gegeven met het voorliggende Stedenbouwkundige Ontwerp. Dat is tijdens een tweetal online participatieavonden en in overleg met vertegenwoordigers van bewoners- en ondernemers toegelicht en besproken. Er bestaat een groot draagvlak voor de voorliggende plannen. Het voorontwerpbestemmingsplan zal eveneens met de omgeving worden besproken. Uiteindelijk hebben belanghebbenden nog gelegenheid om bij de gemeenteraad zienswijzen in te dienen bij het nog in voorbereiding zijnde ontwerpbestemmingsplan.

Juridische informatie

Alvorens het plan kan worden herzien zal dit partiële bestemmingsplan de vereiste juridische bouwtitel moeten gaan opleveren.
In de in de geheime bijlage opgenomen anterieure overeenkomst zijn alle van belang zijnde juridische aspecten op de in onze gemeente gebruikelijke wijze verder uitgewerkt. De

overeenkomst is op basis van de voor ons gebruikelijke standaard door een gemeentelijk jurist opgesteld en er bestaat overeenstemming over met de ontwikkelende partij Evast.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?
In algemene zin zijn de ontwikkelingen in het gebied Hoofddorp-Noord organisch en moeilijk voorspelbaar. De raad wordt geïnformeerd zodra nieuwe ontwikkelingen plaats vinden, zoals nu met voorliggende projectontwikkeling. De volgende stap in het proces zal de vaststelling van het partiële bestemmingsplan zijn.
De beoogde grootschalige herontwikkeling van Hoofddorp-Noord gaat gefaseerd en is afhankelijk van de beoogde omlegging van de provinciale weg. De Ontwikkelstrategie biedt daarvoor nog steeds het actuele toekomstperspectief.
Via het (tussentijds) Meerjaren Perspectief Grondzaken en het Meerjaren Perspectief Investeringen zal de Raad geïnformeerd worden over de financiële voortgang van respectievelijk de gebiedsontwikkeling en het investeringsproject.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)? De geplande woningbouw op Het Nieuwe Noord draagt met circa 600 woningen bij aan de woningbouwopgave in de MRA. De nadruk ligt op specifieke doelgroepen (ouderen, starters, jongeren en stellen zonder kinderen.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de loco-secretaris,	de burgemeester,
Michiel Ruis	Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):
1. Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hoofddorp-Noord (Het Nieuwe Noord)
2. Stedenbouwkundig Ontwerp Het Nieuwe Noord
3. Anterieure Overeenkomst Het Nieuwe Noord (geheim)
4. Kosten anterieure overeenkomst Het Nieuwe Noord (geheim)