gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Vaststellen Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp en aanvraag voorbereidingskrediet voor deelgebieden Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier
Portefeuillehouders	drs. Jurgen Nobel, drs. Marja Ruigrok
Steller	Judith van Wijk en Femke van Paasschen
Collegevergadering	18 juni 2024
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	11066373

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. op grond van artikel 87 van de Gemeentewet geheimhouding op te leggen op de bijlagen 'Financiële haalbaarheid Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp' en 'Ontwikkelstrategie Spoorzone Hoofddorp' bij het raadsvoorstel 'Vaststellen Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp en aanvraag voorbereidingskrediet voor deelgebieden Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier'. De geheimhouding wordt opgelegd op grond van artikel 5.1 lid 2 onder b van de Wet open overheid in verband met de economische of financiële belangen van de gemeente.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp vast te stellen als richtinggevend kader- en regiedocument voor de planontwikkeling voor Spoorzone Hoofddorp, met als hoofdpunten:
   a. de stapsgewijze ontwikkeling van deelgebieden Stationskwartier (met de Multimodale Knoop Hoofddorp) en Graan voor Visch Zuid naar een divers, gemengd hoogstedelijk milieu dat samenkomt met de water- en groenstructuur van de polder;
   b. het realiseren van een vergroot en versterkt centrumgebied samen met Hyde Park en het stadscentrum van Hoofddorp;
   c. het toevoegen van 6.500 tot 10.000 woningen, waarvan tenminste vijftig procent in het sociale en betaalbare segment, met bijbehorende voorzieningen dichtbij een openbaar-vervoerknooppunt;
   d. het versterken van de economie en vergroten van de diversiteit aan werklocaties door in Spoorzone Hoofddorp ruimte te bieden voor 11.000 arbeidsplaatsen;
   e. een gebiedsontwikkeling die voortbouwt op bestaande kwaliteiten en tegelijkertijd toekomstbestendig is, inspelend op transities op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie, met een groene en waterrijke invulling van de openbare ruimte als impuls voor gezondheid en natuurinclusiviteit;

f. de spelregels die de sturende en bindende richtlijnen vormen voor de verdere ontwikkeling van Spoorzone Hoofddorp;
2. een voorbereidingskrediet van € 1,15 miljoen te autoriseren en in 2024 vrij te geven voor het eerste ontwikkelcluster Graan voor Visch Zuid in Hoofddorp en deze kosten te dekken uit een in de toekomst te openen grondexploitatie;
3. een voorbereidingskrediet van € 1,11 miljoen te autoriseren en in 2024 vrij te geven voor het eerste ontwikkelcluster Stationskwartier in Hoofddorp en deze kosten te dekken uit een in de toekomst te openen grondexploitatie;
4. hiertoe vast te stellen de 13e kredietverstrekking van 2024.

2. Samenvatting

Spoorzone Hoofddorp (Spoorzone) verandert in de komende twintig jaar stapsgewijs van een verouderd kantoren- en bedrijvengebied naar een gebied waar onze inwoners (en bezoekers) goed kunnen wonen, werken en verblijven. In de nabije omgeving zorgen we voor voldoende (maatschappelijke) voorzieningen en een groene en waterrijke invulling van de openbare ruimte. We hebben nu een unieke kans om de opgaven en ambities waar we als gemeente voor staan een plek te geven. Zo voorzien we met Spoorzone in de enorme behoefte aan betaalbare en diverse typen woningen. En juist door bij het station te bouwen en het station zelf een kwaliteitsimpuls te geven, bieden we optimale mogelijkheden voor het gebruik van openbaar vervoer voor onze inwoners, werknemers en bezoekers. Met ruimte voor 11.000 arbeidsplaatsen is de ontwikkeling (ook) gericht op het versterken van de economie en het vergroten van de diversiteit aan werklocaties.
Samen met Hyde Park en het stadscentrum zal Spoorzone een vergroot en versterkt centrumgebied voor Hoofddorp vormen met goede verbindingen in het gebied en naar de omgeving, met name voor langzaam verkeer en openbaar vervoer (OV). Het wordt hiermee een nog beter verbonden Hoofddorp.

Een grote gebiedsontwikkeling zoals Spoorzone brengt (financiële) risico's met zich mee, mede door de aanzienlijke investeringen die nodig zijn voor – bijvoorbeeld – infrastructurele maatregelen. Deze risico's kunnen we niet volledig uit de weg gaan, maar wel beheersen. En we staan niet alleen voor deze grote opgave; door de huidige druk op de woningmarkt hebben partijen als het Rijk, de provincie en de regio een gezamenlijk belang om woningen te realiseren. En dat kan in Spoorzone. Daarom is dit het moment om de ontwikkeling van Spoorzone ter hand te nemen. De eerste stap daarbij is het vaststellen van het 'Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp': de ruimtelijke en stedenbouwkundige basis voor onze gemeente om de komende jaren, samen met publieke en private partners, verder te werken aan de stapsgewijze verandering van Spoorzone.

Spoorzone is onderdeel van Stationsgebied Hoofddorp (Stationsgebied) en bestaat uit die deelgebieden van Stationsgebied waar planvorming nog moet starten of gaande is. Spoorzone (zie afbeelding 1) omvat:
- Stationskwartier;
- Multimodale Knoop Hoofddorp (MKH);
- Graan voor Visch Zuid;
- Beukenhorst Oost en Zuid;
- Schiphol Trade Park (STP)/ Mixity (deelgebied van STP in Stationsgebied).

Het Ontwikkelkader richt zich specifiek op de deelgebieden waar woningbouw mogelijk is: Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier. Om toe te werken naar de totstandkoming van plannen voor de eerste ontwikkelclusters in deze deelgebieden, overeenkomsten (samenwerkings- en/of anterieure overeenkomsten) met de betrokken partijen, de

voorbereiding en vaststelling van de grondexploitaties, de voorbereidende werkzaamheden (onder andere onderzoeken) voor de benodigde planologische procedures (onder andere wijzigingen omgevingsplan) en het participatie- en communicatietraject vragen wij voorbereidingskredieten aan van € 1,15 miljoen voor Graan voor Visch Zuid en € 1,11 miljoen voor Stationskwartier.

Wij hebben het concept Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp op 26 september 2023 vastgesteld en vrijgegeven voor participatie (8302577). Op basis van het participatieproces met bedrijven in het plangebied, belangenverenigingen, woningbouwcorporaties, marktpartijen en inwoners bieden wij nu het Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp (Ontwikkelkader) aan de raad aan ter vaststelling. Aanpassingen aan het Ontwikkelkader naar aanleiding van de participatie betreffen aanscherpingen van de tekst en kaarten, maar hebben geen inhoudelijke wijzigingen tot gevolg.

Het Ontwikkelkader is opgesteld in afstemming met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en de provincie Noord-Holland (de provincie). De Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail, Bureau Spoorbouwmeester, de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de provincie hebben bijgedragen aan het deel over de MKH (concept Ontwikkelkader hoofdstuk 5.1).

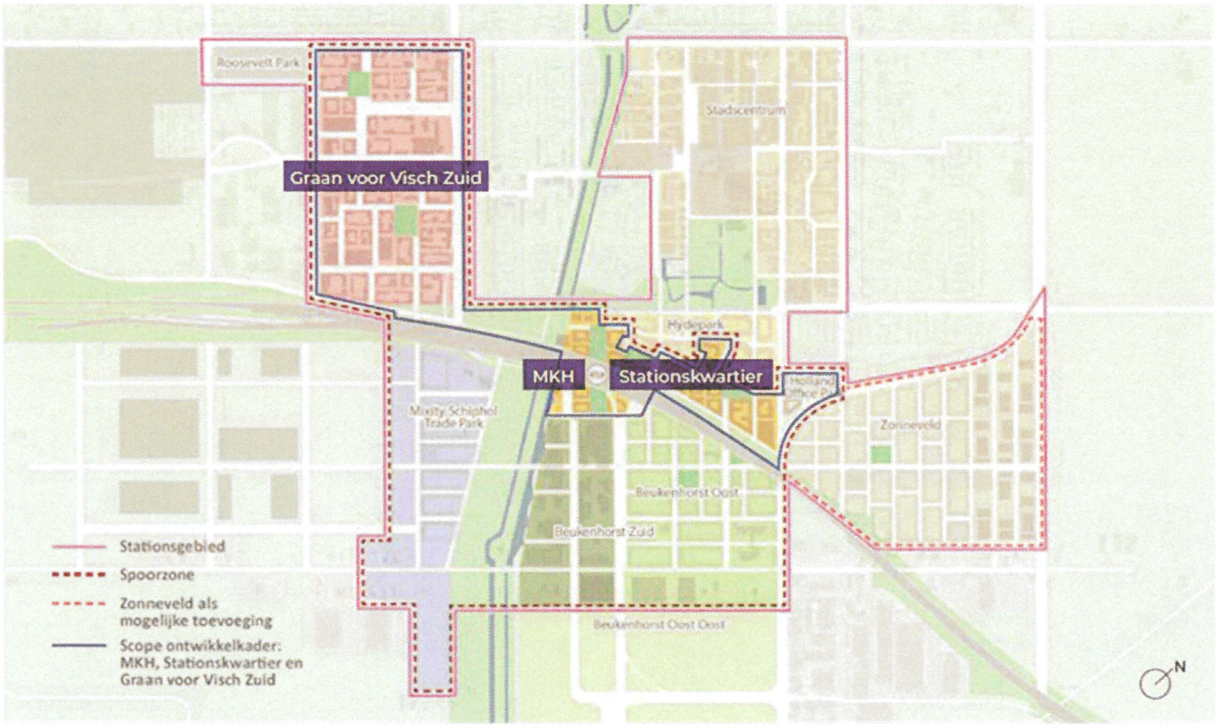
3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

De gebiedsontwikkeling Spoorzone is een proces dat we stap voor stap moeten doorlopen. Bij dit proces is het belangrijk om de gemeenteraad op de juiste momenten te betrekken, zodat zij haar kaderstellende en controlerende rol goed uit kan voeren. Tijdens het proces verfijnen we daarom per uitwerkingsstap zaken als planning, fasering en programma. Dit maakt - samen met de verschillende planproducten - onderdeel uit van de besluitvorming die we per stap aan de raad voorleggen. Eén van de eerste stappen die we in dit proces nemen, is voorliggend voorstel aan de raad om het Ontwikkelkader vast te stellen. Het vaststellen van het Ontwikkelkader is een belangrijke stap voor de gebiedsontwikkeling Spoorzone. Dit document is de basis voor uitwerking in verdere planproducten in de komende jaren. Het richt zich specifiek op de deelgebieden Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier omdat hier woningbouw mogelijk is. Ze worden in ontwikkeling gebracht in samenhang met de komst van de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (voorheen de Noord/Zuidlijn, hierna: de metro). De overige deelgebieden in Spoorzone worden in het Ontwikkelkader niet uitgewerkt, maar wel kort beschreven. Dit omdat we de ruimtelijke en programmatische samenhang van geheel Spoorzone moeten bewaken.
Het Ontwikkelkader is een uitwerking - maar geen onderdeel - van vigerend beleid, waaronder het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp (2021.0001986, Verdichtingsplan), het Gebiedsplan Hoofddorp (2021.0002847, Gebiedsplan), de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0003036) en de Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2022.000047, Verdichtingsvisie). In het Ontwikkelkader zijn ook spelregels opgenomen. De spelregels passen binnen bestaand beleid, maar zijn meer specifiek dan het bestaand beleid. Ze vertalen de ambitie uit het Ontwikkelkader naar de op te stellen uitwerkingsplannen en zijn bindend voor onze gemeente.

We transformeren Stationskwartier van kantorenpark uit de jaren tachtig naar een gemengd stedelijk gebied met een goede aansluiting op het station en het stadscentrum. De ontwikkeling van Stationskwartier wordt mogelijk gemaakt door de Van Heuven Goedhartlaan af te waarderen voor autoverkeer en het doorgaande verkeer buiten Spoorzone om af te wikkelen.

Tot die tijd kan alleen het noordelijk deel van Stationskwartier als eerste ontwikkelcluster ontwikkeld worden.
Het monofunctionele bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid transformeren we naar een gemengde woon-werklocatie waar wonen wordt toegevoegd aan het werken dat nu de boventoon voert. Met de ontwikkeling van bovengenoemde deelgebieden willen we in Spoorzone een diversiteit aan stedelijke leefmilieus creëren met een gevarieerd woningaanbod.



Afbeelding 1 Begrenzing Spoorzone en Stationsgebied

Wat is de aanleiding, context?
We willen de druk op de woningmarkt verminderen en een mobiliteitstransitie naar meer gebruik van openbaar vervoer, fiets en lopen laten plaatsvinden. In dat kader hebben we in het programma Bereikbare Steden van het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het MRA Verstedelijkingsconcept 2025 afgesproken om in Spoorzone ruimte te bieden aan maximaal 10.000 nieuwe woningen en 11.000 arbeidsplaatsen. In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL, een jaarlijks overleg tussen betrokken ministers en provincies) op 15 juni 2023 zijn afspraken gemaakt over een wederzijdse (Rijk en gemeente) inspanningsverplichting van 17.700 nog te bouwen woningen in onze gemeente. De beoogde woningen in Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid maken hier - conform het Ontwikkelkader - deels onderdeel van uit. Ook de lopende gebiedsontwikkelingen Stadscentrum Hoofddorp en Hyde Park maken onderdeel uit van bovengenoemde afspraken.
Met de huidige krapte op de woningmarkt, de focus op verdichting (bouwen in de kernen) en de stimuleringsmaatregelen die het Rijk neemt om sneller en meer woningen te bouwen is het moment nu daar om de ontwikkeling van Spoorzone ter hand te nemen.

Grondpositie
Om een grote ontwikkeling als Spoorzone goed te kunnen uitvoeren, is het belangrijk dat wij kunnen sturen op voor ons belangrijke aspecten. Hierdoor kunnen we het gewenste programma, zoals betaalbare woningen, groen en voorzieningen, op deze plek mogelijk maken. Een bepaalde mate van grondeigendom in het gebied helpt hierbij. Tot twee jaar geleden bestond onze grondpositie voornamelijk uit de huidige openbare ruimte (bestaande wegen, groen, water). Omdat dit niet voldoende is om de transformatie aan te jagen en te sturen, is in juni 2022 een voorkeursrecht op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd op de deelgebieden Stationskwartier (2022.0000870) en Graan voor Visch Zuid (2022.0000879). Het besluit is op 4 juni 2022 in werking getreden en geldt drie jaar. Wij zullen de raad eind 2024, begin 2025 informeren over het vervolg. In het kader van de Wvg zijn eigenaren van percelen die hun onroerend goed willen verkopen verplicht om deze eerst aan ons aan te bieden. De Wvg is inmiddels opgenomen in de Omgevingswet.
Sinds de vestiging van het voorkeursrecht hebben wij drie percelen in bovengenoemde deelgebieden aan kunnen kopen waarmee wij onze positie in het gebied hebben verstevigd. Hierdoor kunnen wij een actievere rol spelen bij de ontwikkeling van Spoorzone.

Samenwerking
De transformatie van Spoorzone van kantoorgebied en bedrijventerrein naar een gemengd woongebied draagt substantieel bij aan een oplossing voor het grote tekort aan woningen in Haarlemmermeer, maar we dragen zo ook bij aan het oplossen van het woningtekort op regionaal en landelijk niveau. Wij zijn niet de enige partij die een rol speelt bij deze ontwikkeling. We onderzoeken (onder andere samen met BZK en de provincie) hoe we onze organisatorische en financiële slagkracht kunnen vergroten, optimale regie kunnen voeren en risico's goed kunnen verdelen. Ook particuliere grondeigenaren, ontwikkelaars en corporaties spelen daarbij een centrale rol.

Landelijke en regionale context
Spoorzone maakt onderdeel uit van programma Bereikbare Steden van het Rijk en de MRA. MRA-West (heel Haarlemmermeer) is door het Rijk aangewezen als een van de Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX)-gebieden. Dit zijn gebieden waar omvangrijke transitieopgaven zijn, waarbij het noodzakelijk is dat overheden in de regio samenwerken met het Rijk om realisatie van grootschalige woningbouw mogelijk te maken.

Toegekende rijksbijdragen Spoorzone
Op 11 november 2022 zijn tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) bekostigingsafspraken gemaakt over de investeringen in mobiliteit voor zeventien grootschalige woningbouwlocaties (gebieden waar grootschalige woningbouw nodig is). Onze gemeente heeft € 98,2 miljoen (inclusief btw) subsidie toegekend gekregen voor een mobiliteitspakket met ontsluitingsmaatregelen voor de periode tot 2030. Een groot deel van deze ontsluitingsmaatregelen is voorwaardelijk voor de ontwikkeling van Spoorzone. Over de toekenning van deze subsidie hebben wij de raad in november 2022 per brief geïnformeerd (X.2022.07632).

Op 15 juni 2023 is in het BOL een gebiedsbudget van € 21,9 miljoen (inclusief btw) toegekend aan de gebiedsontwikkeling Spoorzone. Dit budget kan ingezet worden voor de dekking van investeringen (specifiek strategische verwervingen) in Spoorzone en betreft vijftig procent van de dekking van het verwachte grondexploitatietekort tot 2030. Ook over deze toegekende subsidie hebben wij de raad eerder per brief geïnformeerd (X.2023.03932).

Voor beide bovenstaande rijksbijdragen geldt dat het resterende tekort en/of de resterende investering (vijftig procent van de dekking van het verwachte tekort) door de regio (onze gemeente, provincie, VRA) bekostigd zal moeten worden. De gemeentelijke bijdrage voor het mobiliteitspakket kan grotendeels worden gedekt uit de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (reserve RIH) en deels uit de reserve Schaalsprong (zie voor meer informatie kopje 'Overige financiële aspecten' op pagina 12). De reserve Schaalsprong is een dekkingsbron voor investeringen in (onder andere) mobiliteit die noodzakelijk zijn om (de versnelling van) woningbouw (in onder andere Spoorzone) mogelijk te maken. De overige financiële dekking van de opgaven is onderdeel van de nadere uitwerking in projecten (investeringsprojecten, grondexploitaties en projecten met ontwikkelaars) waarover per project gemeentelijke besluitvorming plaats gaat vinden.

Aan de verleende subsidies zitten resultaatverplichtingen vast, zoals het tijdig starten met de bouw van woningen. We bouwen deze woningen niet alleen als onderdeel van de subsidievoorwaarden. De woningen dragen bij aan en maken deel uit van onze algehele opgave: de transformatie van Spoorzone van kantoren- en bedrijvengebied naar een goede mix van wonen, werken en verblijven.

Welk doel wordt nagestreefd?
Het Ontwikkelkader is de ruimtelijke onderlegger voor de geleidelijke verandering en ontwikkeling van Spoorzone in de komende tien tot twintig jaar. Met deze gebiedsontwikkeling dragen we - door de bouw van 6.500 tot 10.000 woningen dichtbij een OV-knooppunt - bij aan het terugdringen van het grote woningtekort en stimuleren we het gebruik van het OV.
Het voorziene hoogstedelijk woonmilieu in Spoorzone biedt een variatie aan woonruimte waarvan tenminste vijftig procent in het sociale en betaalbare segment valt, waarmee het woonruimte biedt aan alle doelgroepen. Onze gemeente kent nu een woningaanbod dat grotendeels bestaat uit eengezinswoningen. Door toename van het aantal kleine huishoudens neemt de vraag naar appartementen toe. De woningbouw in Spoorzone speelt in op deze behoefte en sluit aan bij de Verdichtingsvisie en de nationale strategie van gebiedsontwikkelingen rond openbaar vervoer-knooppunten.
Door in Spoorzone als geheel (alle deelgebieden samen) ruimte te bieden voor 11.000 arbeidsplaatsen versterken we de economie en vergroten we de diversiteit aan werklocaties.

Positionering
We ontwikkelen Spoorzone grotendeels voor woningzoekenden uit Haarlemmermeer en omgeving en nieuwkomers die in een hoogstedelijk milieu willen wonen. Er bestaat een groot tekort aan woningen. De ontwikkeling van Spoorzone draagt bij aan een oplossing hiervoor.
Samen met Hyde Park en het stadscentrum van Hoofddorp zal Spoorzone een vergroot en versterkt centrumgebied voor Hoofddorp vormen. De voorzieningen in Spoorzone zijn aanvullend aan die in het stadscentrum, en gericht op de bewoners, werknemers en bezoekers. Hiermee is het geen concurrent van het winkelcentrum van Hoofddorp. Door de voorzieningen die in Spoorzone zijn beoogd (ontmoetingsfuncties en (hoger) onderwijs bijvoorbeeld) wordt het een aanvulling op het stadscentrum. Regionaal is Hoofddorp straks door de metro beter verbonden met Amsterdam. Het is de entree tot de Metropoolregio uit zuidwestelijke richting. In de oost-west richting is Spoorzone onderdeel van de N201-corridor Haarlem - Aalsmeer en verder. Daarmee zal Spoorzone ook aantrekkelijk zijn voor woningzoekenden uit de regio en een aantrekkelijke vestigingsplaats zijn voor (onder andere) kantoren.
Internationaal maakt Spoorzone na voltooiing – samen met luchthaven Schiphol en de Zuidas – deel uit van de internationale entree van Nederland. Spoorzone geeft mede invulling aan de ontwikkelstrategie Enter [NL] (Opgave ontwikkelstrategie Internationale Entree van Nederland, 2017), die tot doel heeft om als de internationale entree tot Nederland aantrekkelijk te zijn voor

internationale bedrijven en instellingen. Enter [NL] loopt van de Zuidas naar Schiphol en Hoofddorp. Met name de directe omgeving van het station zal aantrekkelijk zijn voor internationale bedrijven en instellingen en ontmoetingsfuncties.

Ambitie
De ambitie voor Spoorzone is in drie thema's uitgewerkt. Voor de thema's en voor de deelgebieden Stationskwartier, Graan voor Visch Zuid en de MKH zijn in het Ontwikkelkader spelregels opgenomen.
De spelregels passen binnen bestaand beleid, maar zijn meer specifiek dan het bestaand beleid. Ze vertalen de ambities uit het Ontwikkelkader naar de op te stellen uitwerkingsplannen.

Thema 'Polder ontmoet stad'
We willen Spoorzone transformeren tot een hoogstedelijk gebied met een onmiskenbare eigen identiteit, verbonden met de polder. Hoogstedelijk betekent een hoge dichtheid en een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen. In het Ontwikkelkader introduceren we een onderscheid naar het druktebeeld in de delen van Spoorzone:
- 'reuring': met prettige levendigheid en drukte met een grote diversiteit aan functies;
- 'rust': waarin overwegend gewoond wordt, met minder prikkels;
- 'ruis': met een menging tussen wonen en werken.

De indeling van de gebieden is niet gebaseerd op functies, maar op stedelijke kwaliteiten: de stedelijke levendigheid van 'reuring' tegenover de 'rust'-zones waar meer in stilte wordt gewoond. En de 'ruis'-zone als middenweg. Zo wordt een grote diversiteit aan leefmilieus binnen Spoorzone samengebracht.

Voor dit thema geldt (onder andere) de spelregel van zoveel mogelijk doorlopende straatprofielen met groen en (waar mogelijk) water om herkenbaarheid en structuur te garanderen. De stedenbouwkundige structuur volgt het patroon van de wegen en vaarten van de polder. De Geniedijk zal als UNESCO werelderfgoed, als cultuurhistorisch element, voelbaar aanwezig zijn in het gebied en verbonden worden met het station en stationsplein.
De combinatie met het station kan worden geaccentueerd door een verbinding voor langzaam verkeer toe te voegen, waardoor deze combinatie van Geniedijk, station en stationsplein beeldbepalend kunnen worden voor Spoorzone. Er wordt nog nader onderzoek gedaan naar de manier waarop de lokale identiteit in het gebied verder kan worden versterkt.

Thema 'Verbonden stad'
Het karakter en de ontwikkelingsmogelijkheden van Spoorzone als toekomstig stedelijk gebied worden voor een groot deel bepaald door de manier waarop het gebied verbonden is.
Binnen het plangebied wordt Spoorzone nu nog gekenmerkt door de scheidende werking van infrastructuur: de spoorlijn, de Van Heuven Goedhartlaan en de Geniedijk vormen barrières die de deelgebieden van Spoorzone van elkaar scheiden. We streven ernaar de deelgebieden van Spoorzone zoveel mogelijk met elkaar te verbinden zodat ze een eenheid gaan vormen.
Zo mogelijk wordt een nieuwe onderdoorgang onder het spoor toegevoegd tussen Stationskwartier en Beukenhorst Oost. Door de transformatie van de Van Heuven Goedhartlaan naar een stadsstraat (autoluw, straat vooral voor fietsers en voetgangers) wordt de belangrijkste wegbarrière geslecht. Er wordt een uitgebreid netwerk voor langzaam verkeer gerealiseerd, bestaande uit diverse fiets- en wandelroutes binnen en tussen de deelgebieden. Spoorzone wordt zo in alle windrichtingen met haar omgeving verbonden.

We willen de verbindingen binnen de deelgebieden van Spoorzone en tussen Spoorzone, Hyde Park en het stadscentrum versterken, waardoor ze samen één stedelijk centrumgebied

vormen. Daarnaast wordt Spoorzone ook voor langzaam verkeer goed verbonden met PARK21, wat zorgt voor een optimale toegang tot sport- en recreatiemogelijkheden. Het station, waar treinen, metro's en bussen bij elkaar komen, wordt van alle kanten goed bereikbaar voor de voetganger en de fietser. Het station blijft voor auto's goed bereikbaar voor het halen en brengen van reizigers. Doorgaand verkeer rijdt niet meer langs het station.

Voor dit thema geldt (onder andere) de spelregel van goede onderlinge verbondenheid tussen de deelgebieden; barrières worden waar mogelijk geslecht en routes worden aantrekkelijk en veilig.

Thema 'Stad van de toekomst'
Spoorzone wordt in alle opzichten een toekomstbestendige, stedelijke ontwikkeling. Concreet betekent dit dat wordt ingespeeld op opgaven op het gebied van klimaatadaptatie, duurzaamheid, circulariteit en energie en dat innovatief wordt omgegaan met gebiedsspecifieke beperkingen, zoals luchtvaartgeluid. Alles in een robuuste structuur om adaptief en flexibel in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen. Zo wordt minimaal vijftig procent van de openbare ruimte onverhard gehouden om het gebied klimaatadaptief te maken. De rechtlijnige polderstructuur (het 'poldergrid') biedt ruimte om tijdens de ontwerp- en ontwikkelfase én tijdens de exploitatie- en gebruiksfase nieuwe wensen en eisen op te nemen.

Voor dit thema geldt (onder andere) de spelregel van flexibiliteit, circulariteit en multifunctionaliteit; bestaande gebouwen worden aangepast en geïntegreerd in de nieuwe structuur en alleen gesloopt als ze niet inpasbaar zijn of om kwalitatieve redenen. Nieuwe gebouwen worden ontworpen om multifunctioneel en aanpasbaar te zijn zodat ze gemakkelijk kunnen inspelen op veranderende behoeften en duurzaamheid bevorderen.

Deelgebieden en spelregels
De deelgebieden van Spoorzone, Stationskwartier, de Multimodale Knoop en Graan voor Visch Zuid, hebben nu een heel verschillend karakter en moeten in de toekomst hun eigen signatuur behouden. Het is een uitdaging om hier een samenhangend, stedelijk gebied van te maken. Het Ontwikkelkader biedt hiervoor een basis, een hoofdstructuur met spelregels die de samenhang tussen de gebieden borgt en ruimte laat voor flexibiliteit in de deelgebieden:

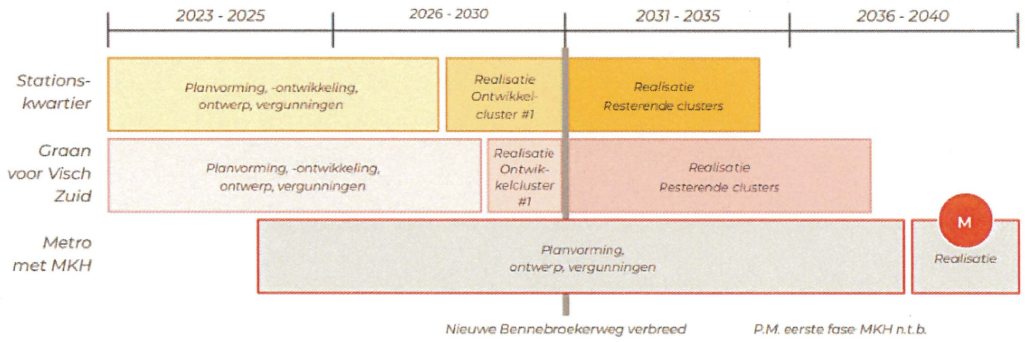
- Stationskwartier: dit wordt het meest hoogstedelijke deel van Spoorzone. Hier komen appartementen en met name rond het station ontmoetingsfuncties zoals een hotel met vergader- en congresfaciliteiten, andere horeca, kantoren en onderwijs. Een levendig, groen stationsplein vormt het hart van het gebied;
- Multimodale Knoop Hoofddorp (MKH): dit wordt met de komst van de metro een multimodaal knooppunt met een grote overstapfunctie tussen trein, bus en metro. Het station wordt aangepast aan die nieuwe functie door de huidige toegangen tot de perrons te vervangen door een centrale tunnel waar ook de metro en de bus op worden aangesloten. De MKH wordt de herkenbare entree van Hoofddorp en Spoorzone voor de openbaar vervoerreiziger;
- Graan voor Visch Zuid: we transformeren het bedrijvengebied naar een gebied met een menging van wonen met vooral lokale en regionale bedrijven.

Twee deelgebieden van Spoorzone, Beukenhorst Oost en Schiphol Trade Park/Mixity, vallen buiten de scope van het Ontwikkelkader. Op de langere termijn kan deelgebied Zonneveld toegevoegd worden als uit onderzoek blijkt dat hier gebiedsontwikkeling mogelijk is.

Fasering
De ontwikkeling van Spoorzone komt stapsgewijs tot stand; grond komt voor een deel pas in de loop van de tijd beschikbaar. In Stationskwartier heeft onze gemeente een aanmerkelijke grondpositie omdat wij eigenaar zijn van het huidige openbare gebied en in het kader van de Wvg twee percelen hebben verworven. Daarom kan de ontwikkeling in fases en ontwikkelclusters in dit deelgebied goed gepland worden. In Graan voor Visch Zuid is het grondeigendom sterk versnipperd. Hier zal een meer organisch ontwikkelingsproces plaatsvinden. De ontwikkeling hier is afhankelijk van het beschikbaar komen van grond.

Fasering is ook nodig om optimaal aan te sluiten op direct verbonden bovenwijkse investeringen en voorzieningen die noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling. Dan gaat het bijvoorbeeld om de aanleg van de metro, de volledige transformatie van de Van Heuven Goedhartlaan naar een stadsstraat, de verbreding van de Weg om de Zuid en het ontwerp en de realisatie van de MKH en de realisatie van diverse maatschappelijke voorzieningen. Financieel gezien biedt een gefaseerde ontwikkeling een betere risicobeheersing: per fase kunnen we een integrale afweging maken over de maximale planoptimalisatie, zowel in kwalitatieve als financiële zin.

In zowel Stationskwartier als Graan voor Visch Zuid starten we na vaststelling van het Ontwikkelkader met verdere uitwerking in (onder meer) gedetailleerde plannen voor de ontwikkelclusters. De realisatie van het eerste ontwikkelcluster in Stationskwartier wordt tussen 2027 en 2030 voorzien. Ook de realisatie van het eerste ontwikkelcluster in Graan voor Visch Zuid wordt tussen 2027 en 2030 voorzien.



Afbeelding 2 Indicatieve planning Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier in relatie tot planning metro

Programmatische opgave
Omdat de transformatie van Spoorzone een langjarige ontwikkeling is en we willen kunnen inspelen op veranderende maatschappelijke trends, is onderzocht wat voor programma mogelijk is, zowel voor het totale gebied als voor de deelgebieden Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid. We hanteren daarbij onderstaande programmatische uitgangspunten.

Wonen
Spoorzone biedt ruimte aan 6.500 tot 10.000 nieuwe woningen. Waar Hoofddorp nu vooral gekenmerkt wordt door grondgebonden gezinswoningen, biedt Spoorzone straks juist meer stedelijke woningen (appartementen, studio's, zorgwoningen). Woningen die aantrekkelijk zijn voor ouderen, jongeren en kleinere huishoudens. De exacte verdeling van woontypen en doelgroepen wordt per ontwikkelcluster verder uitgewerkt. In het in 2021 door de raad vastgestelde Verdichtingsplan is uitgegaan van 9.800, afgerond 10.000, nieuw te bouwen

woningen in de huidige Spoorzone. Daarbij zijn toen voor de drie deelgebieden Stationskwartier, Graan voor Visch Zuid en Zonneveld bandbreedtes voor het mogelijke aantal te realiseren woningen opgenomen. Op basis van het Verdichtingsplan is onder regie van de MRA het Gebiedsplan Hoofddorp opgesteld, waarbij de locatie Zonneveld kwam te vervallen. Nader onderzoek moet namelijk nog uitwijzen of woningbouw op deze locatie mogelijk is. De maximaal 3.200 woningen van Zonneveld zijn toen opgeteld bij Stationskwartier.

Op basis van het onderzoek dat voor het Ontwikkelkader heeft plaatsgevonden is de bandbreedte voor woningbouw in Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid bepaald op 6.500 tot 10.000 woningen (2.400 tot 4.000 woningen in Stationskwartier en 4.100 tot 6.000 woningen in Graan voor Visch Zuid). Welke aantallen we binnen deze bandbreedte kunnen realiseren, hangt af van meerdere factoren. Zo wordt met de komst van de metro de bovengrens van de bandbreedte aannemelijker. Ook de keuzes die we maken in woningtypologieën en -grootte en de parkeeroplossingen hebben invloed op de aantallen woningen die we binnen de genoemde bandbreedte kunnen realiseren.

Voor parkeren geldt dat de parkeernormen niet overal in Spoorzone hetzelfde zullen zijn; onder andere de nabijheid van het station en hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen zijn bepalend. In Stationskwartier zal de norm lager zijn dan in (delen van) Graan voor Visch Zuid. De parkeernormen zullen in lijn zijn met die in Hyde Park (voor Stationskwartier) en Lincolnpark (voor Graan voor Visch), conform het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 (2018.0005796).
De parkeernorm heeft (ruimtelijk gezien) invloed op het programma dat gerealiseerd kan worden en op de financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling Spoorzone, gezien de hoge investeringen die gebouwde parkeerplaatsen met zich mee brengen. In het vervolg kunnen nadere afwegingen worden gemaakt ten aanzien van woningtypologieën en -grootte, de mate van menging van het programma, de dichtheid en de bouwhoogte.
De parkeeroplossing maakt onderdeel uit van deze onderzoeken. Op basis van die afwegingen zal het meer precieze woningaantal nader worden bepaald.

Werken
We streven binnen Spoorzone naar een balans tussen woningbouw en werkgelegenheid. Stationskwartier richt zich – vanwege de sterke multimodale bereikbaarheid - voornamelijk op de (inter)nationale kantorenmarkt. In Graan voor Visch Zuid streven we naar een ander type werkomgeving: voor de nieuw toe te voegen bedrijven zal hier de focus vooral liggen op kleinschalige bedrijven. We reserveren ruimte voor 11.000 arbeidsplaatsen in Spoorzone (als geheel). Het aantal arbeidsplaatsen is minder hard dan het aantal woningen. Zo is bijvoorbeeld de kantorenmarkt moeilijk te voorspellen.

Voorzieningen
Waar mensen wonen en werken, zijn voorzieningen in de nabijheid nodig. Het gaat dan om (maatschappelijke) functies als zorg, sport, (hoger) onderwijs, winkels, restaurants, hotel-, congres- en vergaderfaciliteiten. Elk deelgebied krijgt hierin zijn eigen nuancering.
Voor een groot deel zijn deze voorzieningen in het stadscentrum te vinden, voor een deel zijn ze ook al in Spoorzone aanwezig (bijvoorbeeld verzorgende functies en sportscholen). Voor een ander deel landen deze voorzieningen in de nieuwe wijken. Een punt van aandacht is dat voldoende betaalbare ruimte beschikbaar komt voor eerstelijnszorg (bijvoorbeeld de huisarts, de tandarts en de apotheek).

Verdere planuitwerking
Dit Ontwikkelkader biedt, na vaststelling door de raad, de basis voor toekomstige uitwerkingen, waaronder de uitwerking van verdere plannen voor Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid. Naast deze uitwerkingen zijn planologische procedures nodig. Er is een Ontwikkelstrategie Spoorzone Hoofddorp opgesteld (geheime bijlage 3 bij dit raadsvoorstel, hierna: Ontwikkelstrategie). Hierin maken we op hoofdlijnen duidelijk hoe de ambities uit het Ontwikkelkader kunnen worden gerealiseerd. We beschrijven in de Ontwikkelstrategie per deelgebied wat de voorkeursrichting is ten aanzien van grondbeleid, wanneer en hoe de markt kan worden betrokken en welke planologische procedures en vervolgstappen nodig zijn.
Deze strategie kan worden beschouwd als een basis die verder zal worden uitgewerkt per deelgebied, onder andere als onderdeel van de voorbereidende projecten die opgestart gaan worden.
Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. In de voorbereiding op de wijziging(en) van het omgevingsplan onderzoeken we of de ontwikkelingen die in het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt, uitvoerbaar zijn. Het gaat daarin om milieuaspecten als geluid, luchtkwaliteit en stikstof, om kwalitatieve aspecten als gezondheid en om financiële aspecten. Ook onderbouwen we op welke wijze invulling gegeven is aan het aspect participatie, dus hoe belanghebbenden betrokken zijn bij de planvorming. Samen met de milieueffectrapportage (m.e.r.), die inzicht geeft in de totale milieueffecten, ontstaat een dekkend en onderbouwd planologisch kader op basis waarvan omgevingsvergunningen verleend kunnen worden.

Haalbaarheidsstudie Ontwikkelkader
Om inzicht te krijgen in de totale kosten en opbrengsten behorend bij het Ontwikkelkader is een globale financiële haalbaarheidsstudie uitgevoerd (zie geheime bijlage 2 'Financiële haalbaarheid Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp'). Op basis hiervan kan de ontwikkelstrategie voor Spoorzone verder worden uitgewerkt en kunnen keuzes gemaakt worden op het gebied van grondbeleid, fasering, financieel kansrijke onderdelen en de daarbij behorende marktbenadering. De doorrekening in de haalbaarheidsstudie is een momentopname van de opgave; deze is gebaseerd op aannames en inschattingen die voortkomen uit nu bekende informatie. Het werkelijke resultaat per ontwikkelcluster en per eigenaar is afhankelijk van de verdere planontwikkeling. Ook private ontwikkelingen zullen een deel van dit resultaat voor hun rekening moeten nemen. Het uitgangspunt is dat het hele gebied stapsgewijs ontwikkeld wordt. Alle kosten en opbrengsten worden in beeld gebracht. Van waardering van alle gronden en panden, het bouw- en woonrijp maken van het gebied, de toerekening van direct verbonden bovenwijkse kosten tot en met de waardering van het complete programma dat voorzien wordt. Financieel gezien biedt een gefaseerde ontwikkeling een betere risico- en cashflowbeheersing waardoor de financiële haalbaarheid beter beheersbaar blijft, zowel op de korte als de lange termijn. De gefaseerde ontwikkeling zorgt er ook voor dat het college en de raad sturing houden op de opgave en het financieel resultaat. Per fase en cluster zullen we de benodigde besluitvorming aan de raad voorleggen.

Overige financiële aspecten
Naast de haalbaarheidsstudie zijn onderstaande aspecten van belang.

1. Supra bovenwijkse en direct verbonden bovenwijkse investeringen en dekking
Om het programma in Spoorzone te kunnen realiseren zijn onder andere supra bovenwijkse en direct verbonden bovenwijkse infrastructurele investeringen noodzakelijk. Direct verbonden bovenwijkse investeringen zijn toerekenbaar aan het plangebied op basis van de profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid (PPT)- criteria. Het toerekenbare deel is onderdeel van de financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp.
Supra bovenwijkse investeringen zijn planoverstijgend en niet direct toerekenbaar aan het plangebied (bijvoorbeeld de Weg om de Zuid). Om de supra bovenwijkse infrastructurele investeringen en het niet toerekenbare deel van de direct verbonden bovenwijkse investeringen gedeeltelijk te kunnen bekostigen heeft het Rijk een subsidie van € 98,2 miljoen (inclusief btw) voor een mobiliteitspakket met ontsluitingsmaatregelen voor de periode tot 2030 aan onze gemeente toegekend. Uitgangspunten bij deze subsidie zijn:
- de realisatie van 5.550 woningen in Spoorzone en 4.000 woningen in Hyde Park (in totaal 9.550 in Stationsgebied Hoofddorp) waarvan minimaal 50% in het segment betaalbaar (sociale huur, midden huur - tot € 1.187 per maand - en betaalbare koop - tot € 390.000 vrij op naam, prijspeil 1 januari 2024);
- vijftig procent cofinanciering: de VRA en de provincie hebben een vooruitzicht gegeven op een bijdrage aan bovengenoemd mobiliteitspakket. Het definitieve bedrag zal worden bepaald op basis van de nog uit te werken maatregelen. Voor een gemeentelijke bijdrage is vanuit de Investeringsanalyse Schaalsprong wonen 2023 (7736120) geprognosticeerd dat het op basis van de huidige inzichten haalbaar is om een bijdrage van € 41 miljoen (inclusief btw) als cofinanciering op te nemen. Dit bedrag kan grotendeels worden gedekt uit de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (reserve RIH) en deels uit de reserve Schaalsprong. De gebiedsontwikkeling Spoorzone draagt ook RIH af conform beleid. Vanuit de reserve RIH worden investeringen in openbaar groen (groen) en infrastructuur (grijs) gedekt die als direct verbonden bovenwijks kunnen worden beschouwd. De ontwikkeling van nieuwe woningen vraagt immers ook om uitbreiding van de groenvoorzieningen en infrastructuur. Hierbij gaat het op korte termijn om ecologische en recreatieve verbindingen (het Groene carré, PARK21) en aanpassing van bestaande infrastructuur voor de auto en fiets en het openbaar vervoer netwerk.

2. Ontwikkeling Multimodale Knoop Hoofddorp
De MKH is een op zichzelf staand project dat verbonden is met Spoorzone en het onderzoek naar de metro. Dit onderzoek is nu in de verkenningsfase en is financieel nog niet uitgewerkt. De MKH is van invloed op de ontwikkeling van een deel van Stationskwartier; het ontwerp voor de MKH is onlosmakelijk verbonden met de stedenbouwkundige opzet voor dit deelgebied en is in grote mate bepalend voor de kwaliteit van dit deel van Stationskwartier. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de middentunnel met de stationspleinen ten westen en oosten van het station.

3. Maatschappelijke voorzieningen
De realisatie van de woningen in Spoorzone heeft tot gevolg dat noodzakelijke investeringen gedaan moeten worden in maatschappelijke voorzieningen (zoals zorg, sport en (hoger) onderwijs). Deze investeringen vallen onder het programma Spoorzone, maar worden separate investeringsprojecten naast de grondexploitatie en faciliterende projecten (projecten met een ontwikkelaar). Een deel van deze voorzieningen moet een plek krijgen binnen de deelgebieden, maar voor een deel komen deze voorzieningen ook buiten het plangebied.
Naarmate de plannen voor Spoorzone concreter worden, komt ook meer informatie beschikbaar over de omvang van de minimaal noodzakelijke (supra bovenwijkse) investeringen

en de financiële dekking van deze investeringen. De prognose van deze investeringen en financiële dekking is uitgewerkt in de Investeringsanalyse (geheime bijlage bij nota B&W 'Investeringsstrategie en Investeringsanalyse Schaalsprong wonen 2023', 7736120).

De investeringen in projecten voor recreatie en groen en maatschappelijke investeringen worden komende periode parallel aan de uitwerkingsplannen en het omgevingsplan verder uitgewerkt. Onderdeel van de uitwerking is ook de dekking van de kosten van deze investeringen. De dekking moet komen uit onder andere reserves (bijvoorbeeld de reserve Schaalsprong), subsidies en kostenverhaal (toerekenbaar en RIH).

4. Subsidie gebiedsontwikkeling

Op 15 juni 2023 is in het BOL een gebiedsbudget van € 21,9 miljoen (inclusief btw) toegekend aan de gebiedsontwikkeling Spoorzone. Hierover hebben wij de raad per brief geïnformeerd (X.2023.03932). Deze subsidie is noodzakelijk om voortgang te kunnen blijven boeken in de projecten; we kunnen als gemeente nu eenmaal niet alle investeringen en risico's alleen dragen. Eind 2023 hebben we de bijbehorende toekenningsbeschikking ontvangen waarin we zijn geïnformeerd over de voorwaarden die bij de subsidie horen. Ook de middelen zijn toen ontvangen. Aan de verleende subsidie zitten resultaatverplichtingen vast, zoals het tijdig starten met de bouw van woningen. Het aantal te bouwen woningen sluit aan op de voorwaarden van het mobiliteitspakket (zie punt 1. Supra bovenwijkse en direct verbonden bovenwijkse investeringen en dekking).
Naast de resultaatverplichtingen bestaat een eis om een even groot bedrag door andere overheden te financieren (cofinanciering). Dit bedrag (€ 21,9 miljoen) zal door onze gemeente, de provincie en/of de regio (VRA) gefinancierd moeten worden. Mede om het risico op het resultaat en de voortgang te delen wordt er gewerkt aan het opzetten van een verdere samenwerking met het Rijk en de provincie. Het is echter te prematuur om de dekking van deze cofinanciering nu vast te leggen, hiertoe is een aanvullend voorbereidend traject noodzakelijk, inclusief bijbehorende besluitvorming door de raad.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?
Wat zijn de argumenten?

In onze gemeente, maar ook landelijk, hebben we te maken met een aanzienlijke woningbouwopgave die gepaard gaat met grote ruimtelijke vraagstukken, zoals die op het gebied van mobiliteit. We hebben met het Rijk en de regio afgesproken om in Spoorzone woningen en arbeidsplaatsen te realiseren in de nabijheid van het station om bij te dragen aan het terugdringen van het woningtekort, het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren en de (lokale) economie te versterken. We zetten vooral in op woningen voor kleinere huishoudens zoals ouderen, jongeren en kleine gezinnen. Dit draagt bij aan een grotere diversiteit van woonmilieus en bevordert de doorstroom op de woningmarkt. Het kenmerkende open polderlandschap willen we zoveel mogelijk onbebouwd laten. Om die reden realiseren wij de verstedelijking zoveel mogelijk binnen onze bestaande kernen ('verdichting') en rond knooppunten van openbaar vervoer. Deze koers hebben we vastgelegd in de Verdichtingsvisie. De ontwikkeling van Stationsgebied Hoofddorp, met Spoorzone en haar verschillende deelgebieden als uitwerking daarbinnen, is een vertaling hiervan.

Daarnaast speelt de ontwikkeling van Spoorzone nadrukkelijk in op het verlengen van de metro naar Hoofddorp. De komst van de metro is een katalysator voor de ontwikkeling van de Multimodale Knoop; het openbaar vervoer wordt hiermee uitgebreid en geïntensiveerd.

Voorbereidende projecten in deelgebieden Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid
Met dit raadsvoorstel vragen we voor de deelgebieden Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid een voorbereidingskrediet aan van respectievelijk € 1,11 en € 1,15 miljoen. De kredieten zijn bedoeld voor het openen van twee voorbereidende projecten in de eerste fasen van deze deelgebieden. Een toelichting op deze voorbereidingskredieten is als geheime bijlage bijgevoegd bij dit raadsvoorstel (bijlage 2).
Een aantal factoren heeft de keuze voor het starten met deze twee voorbereidende projecten bepaald. Het gaat dan onder andere om factoren als financiële haalbaarheid, eigendomspositie, de mogelijkheid van woningbouw en de ontwikkelbereidheid van andere eigenaren in het gebied.
De eerste fase in Stationskwartier voorziet in een bandbreedte van 500 tot 1.100 woningen en circa 50.000 m² overig programma. De eerste fase in Graan voor Visch Zuid voorziet in een bandbreedte van 1.500 tot 2.300 woningen en circa 75.000 m² overig programma. In de voorbereidende projecten wordt de exacte omvang van de eerste ontwikkelclusters vastgelegd.

De werkzaamheden bestaan onder andere uit:
- de uitwerking van de Ontwikkelstrategie voor de eerste fase; met daarin onder andere onderwerpen zoals de voorkeursrichting ten aanzien van grondbeleid (actieve of faciliterende rol), wanneer en hoe de markt kan worden betrokken en welke planologische procedures en vervolgstappen nodig zijn;
- uitwerking van de ruimtelijke vertaling van het Ontwikkelkader naar het stedelijk programma;
- de uitwerking van globale plannen per deelgebied, inclusief beeldkwaliteit;
- het verrichten van alle benodigde onderzoeken ten behoeve van de uitwerkingsplannen en ten behoeve van het opstarten van de juridisch planologische procedure in de volgende projectfase;
- het opstellen van intentieovereenkomsten gevolgd door anterieure overeenkomsten en/of samenwerkingsovereenkomsten;
- het opstellen van de grondexploitatie met bijbehorend kostenverhaal en de dekking.

Het doel is te komen tot verdere kaderstelling (ruimtelijk, programmatisch, et cetera) in combinatie met een financieel kader (grondexploitatie en kostenverhaal met bijbehorend dekkingsvoorstel) en de juridische vastlegging in de vorm van bijvoorbeeld een samenwerkingsovereenkomst en anterieure overeenkomsten. De voorbereidende projecten kunnen op voorhand niet gesplitst worden in actief en facilitair. De reden hiervoor is dat we nu de grenzen nog niet precies kunnen aangeven. Per uitwerkingsstap verfijnen we zaken als planning, fasering en de wijze van inzet van grondbeleid; dit maakt onderdeel uit van de besluitvorming die we per stap aan de raad voorleggen.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?
Ontwikkelrisico's gebiedsontwikkeling
Grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen zoals die van Spoorzone brengen, naast financiële tekorten, ook andere risico's met zich mee. Het gaat om gebruikelijke ontwikkelrisico's in gebiedsontwikkelingen, zoals de onderlinge samenhang tussen de verschillende projecten, de beschikbaarheid van gronden, mogelijke tegenvallers in de uitvoering (bijvoorbeeld een toename van de bouwkosten), de mogelijke komst van nieuwe regelgeving (bijvoorbeeld op het gebied van geluidscumulatie, stikstof en fijnstof) en mogelijke veranderingen in de afzetmarkt. Ook legt de gebiedsontwikkeling een beslag op de beschikbare investeringsruimte van onze gemeente. Onderdeel van de, op een later moment te starten, voorbereidende projecten is inzicht in de kansen en risico's en beheersing hiervan.

Beheersing van deze risico's en de benodigde investeringsruimte is ook onderdeel van de op te zetten samenwerking met publieke en private partijen.
Daarnaast is de uitvoerbaarheid van de gebiedsontwikkeling afhankelijk van het draagvlak bij verschillende partijen (privaat en publiek), de duur en het resultaat van tussentijdse landelijke- en gemeenteraadsverkiezingen, de snelheid van de planologische besluitvorming, de samenwerking met de betrokken partijen en de investeringen van alle betrokken partijen.

In het Ontwikkelkader gaan we, gezien de onzekerheden over het programma, vooralsnog uit van een bandbreedte van 6.500 tot 10.000 woningen. Als instrument om de uitwerking van deze bandbreedte verder vorm te geven, gebruiken we een dashboard. Met dit instrument kunnen we op verschillende detailniveaus – bijvoorbeeld per deelgebied, maar ook per ontwikkelcluster - verschillende aspecten naast elkaar zetten om te kijken wat voor effect dit heeft op het aantal woningen en arbeidsplaatsen. Het gaat dan om aspecten als parkeeroplossingen, de mate van functiemenging, woninggrootte en -typologie en bouwhoogte.

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer
In november 2022 is in het BO MIRT besloten tot het starten van een MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. In het geval dat de verkenning als resultaat heeft dat de metrolijn inderdaad wordt verlengd, bestaat nog geen volledige zekerheid over de financiering en het tijdspad. Ditzelfde geldt voor de MKH. De komst van de metro wordt op dit moment vooral gezien als katalysator voor de ontwikkeling van het OV-knooppunt (MKH), maar heeft ook gevolgen voor onze ambities voor wat betreft de realisatie van woningbouw in Spoorzone, verdichting en duurzame verstedelijking. Nader onderzoek moet uitwijzen welk programma (wonen, werken, voorzieningen) haalbaar is, mocht de verlenging van de metro naar Hoofddorp niet doorgaan of wanneer een keuze voor een andere vervoerswijze wordt gemaakt. Dit zal per deelgebied worden onderzocht in relatie tot de gehele Spoorzone en de omgeving (bijvoorbeeld het stadscentrum van Hoofddorp).

Relatie planologische voortgang Weg om de Zuid
In het kader van de planuitwerking en de fasering is de relatie met de Weg om de Zuid van belang. Tot het gereedkomen van het wegdeel A4-Spoorlaan van het project Weg om de Zuid is de beschikbare verkeerscapaciteit beperkt. Dit betekent dat, totdat dit wegdeel planologisch geregeld is, een beperkt aantal woningen in Spoorzone kan worden gerealiseerd. Elke nieuwe woning brengt namelijk verkeersbewegingen met zich mee; daar moet het wegennet op zijn toegerust.
In een verkeersstudie zijn de verkeerskundige effecten onderzocht van de toevoeging van 2.250 woningen in het plangebied van Spoorzone, ervan uitgaande dat netwerkaanpassingen zijn gedaan aan het kruispunt Bennebroekerweg-Rijnlanderweg en de Van Heuven Goedhartlaan (aanpassing naar autoluwe straat tussen Polarisavenue en de Kruisweg).
Uitkomst van de studie is dat ook bij dat aantal toe te voegen woningen een aantal verkeerskundige problemen binnen en buiten de scope van het plangebied moeten worden opgelost, los van het gereed komen van de Weg om de Zuid. Onderzocht moet worden hoeveel woningen op basis van de beschikbare verkeerscapaciteit in de eerste ontwikkelclusters (in Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid) exact opgeleverd kunnen worden vooruitlopend op het gereedkomen van de Weg om de Zuid rond 2030.

Alternatieve locatie voor bedrijven Graan voor Visch Zuid
Niet alle gevestigde bedrijven zijn inpasbaar in het toekomstige woon-werkgebied.
Vooralsnog is voor bedrijven die nu in Graan voor Visch Zuid gevestigd zijn amper (passende) verplaatsingsruimte beschikbaar. Als voor deze bedrijven geen alternatieve locatie beschikbaar komt, is de ontwikkeling van dit deelgebied zoals nu voorzien is in het Ontwikkelkader beperkt

mogelijk. Daarom onderzoeken we waar bepaalde bedrijvigheid in de toekomst gehuisvest kan worden.

3.3 Wat mag het kosten?

Programma Spoorzone Hoofddorp

Op dit moment wordt de gebiedsontwikkeling opgezet vanuit het programma Spoorzone. Het programma staat voor de integrale gebiedsontwikkeling en alles wat daarvoor nodig is en blijft ook na het openen van de voorbereidende projecten voor Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier doorlopen. Onder andere voorliggend Ontwikkelkader is bekostigd vanuit het programmabudget. Dit programma heeft een eigen exploitatiebudget voor de dekking van de te maken kosten. Voor het programma Spoorzone Hoofddorp (voorheen Stationsgebied Hoofddorp) is bij de Voorjaarsrapportage 2023 budget aangevraagd voor (onder andere) programmakosten voor Spoorzone. Voor 2024 is een totaalbedrag van € 2,3 miljoen beschikbaar. Deze kosten zijn gedekt uit het in de programmabegroting beschikbare budget van beleidsdoel B Haarlemmermeer realiseert ruimtelijke projecten die bijdragen aan het maatschappelijk doel van het programma Ruimtelijke Ontwikkeling, taakveld 2.1.
Voor 2025 is vooralsnog € 1,1 miljoen beschikbaar. Naar verwachting wordt bij de Voorjaarsrapportage in 2025 aanvullend programmabudget aangevraagd om de benodigde programmatische werkzaamheden uit te kunnen blijven voeren.

Subsidie pilot NOVEX gebiedsontwikkeling Hoofddorp

Het ministerie van BZK heeft in mei 2024 een extra bijdrage van € 12,5 miljoen (inclusief btw) voor de gebiedsontwikkeling Spoorzone aan onze gemeente toegekend. Deze subsidie heeft onder andere tot doel om - in samenspraak met BZK en de provincie - uitvoering te geven aan de 'Overeenkomst tot samenwerking met de Staat der Nederlanden en de provincie Noord-Holland voor gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp' (8356257). We zetten deze middelen alleen in om onderzoek te doen naar een wijze van samenwerking met het Rijk en de provincie en in een latere fase ten behoeve van de uitvoering van een eventuele samenwerking. Ze zijn niet inzetbaar voor algemene programmakosten. We doen alleen uitgaven met instemming van het Rijk en de provincie. Als we niet tot een (vorm van) samenwerking komen, is de kans aanwezig dat we de niet uitgegeven middelen terug moeten geven aan het Rijk.

Voorbereidingskrediet Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier

Voor de eerste fase (eerste ontwikkelcluster) van deze gebiedsontwikkelingen (de kaderstellende fase) wordt voor Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier een voorbereidingskrediet van respectievelijk € 1,15 en € 1,11 miljoen aangevraagd middels dit raadsvoorstel. De kredieten worden gedekt uit nog te openen grondexploitaties en bijdragen vanuit anterieure overeenkomsten.



Afbeelding 3 Eerste fasen Stationskwartier (links) en Graan voor Visch Zuid (rechts)

Er is geprognosticeerd hoeveel uren de verschillende werkzaamheden in beslag zullen nemen en hoeveel kosten de verschillende onderzoeken met zich mee zullen brengen. De grootte van de opgave en de looptijd van de gebiedsontwikkeling brengen onzekerheden met zich mee in – onder andere – de planning. Dit kan gevolgen hebben voor de hoogte van de geraamde VTA-kosten. De voortgang en eventuele afwijkingen zullen worden verantwoord in de (t)MPG cyclus.

Wat zijn de financiële risico's?

Gebiedsontwikkeling

Grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen, zoals die van Spoorzone, brengen financiële risico's met zich mee. Dit komt bijvoorbeeld door hoge kosten voor grondverwerving vanwege versnipperd grondeigendom en strengere milieu- en energieregelgeving die leiden tot oplopende bouwkosten. Daarnaast legt de gebiedsontwikkeling een beslag op de beschikbare investeringsruimte van onze gemeente.

We sturen op het openen van grondexploitaties voor onze eigen grondposities.

De toerekenbare gemaakte voorbereidingskosten zullen als boekwaarde ingebracht worden in de nog te openen grondexploitatie. Het resultaat van de totale ontwikkeling zal negatief zijn (zie geheime bijlage 2 voor een toelichting op de haalbaarheid). Dit was ook een van de redenen voor de aanvraag van subsidie bij het Rijk, met als resultaat de toekenning van € 21,9 miljoen gebiedsbudget inclusief de voorwaarde van vijftig procent cofinanciering. De komende periode zal deze cofinanciering verder verkend en georganiseerd moeten worden. Het resterende negatief resultaat zal, na aftrek van bijdragen van derden, ten laste van de reserve Grondzaken worden gebracht door middel van een verliesvoorziening.

Onderdeel van de op te starten voorbereidende projecten voor Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier is inzicht in de kansen en risico's en beheersing hiervan. Dekking van het financieel tekort, de beheersing van risico's en de benodigde investeringsruimte is onderdeel van de op te zetten samenwerking met publieke en private partijen. Indien (een deel van)

de ontwikkelingen niet doorgaan, zullen (een deel van) de voorbereidingskosten ten laste van de reserve Grondzaken gebracht worden.
De beschikbaarheid van grond, ontwikkelinitiatief en parkeernormering in combinatie met de (afzet-)marktvraag zal mede bepalen welk woon- en werkprogramma gerealiseerd kan worden. Daarbij is de financiële haalbaarheid per cluster steeds medebepalend. Het tempo en de omvang van de ontwikkeling worden bepaald door de beschikbaarheid van subsidies, andere bijdragen door publieke partijen, de mate waarin tegemoet gekomen kan worden in de dekking van de onrendabele top van ontwikkelingen van derden en het tempo van de ontwikkeling afstemmen op de ouderdom of de functionaliteit van het te herontwikkelen vastgoed.
Per ontwikkelcluster zal gekomen worden tot een project met een ontwikkelaar of een grondexploitatie met daarbij inzicht in het resultaat en de kansen en risico's. Per cluster zal te zijner tijd dus een besluit aan de raad voorgelegd worden over de verdere ontwikkeling van Spoorzone. Op deze manier kan het financiële risico voor onze gemeente beheerst worden en is sturing mogelijk.

Supra bovenwijkse investeringen
Met de voorlopige toekenning van € 98,2 miljoen (inclusief btw) in het kader van het BO MIRT is voor de periode tot 2030 vijftig procent van het mobiliteitspakket voor onder andere Spoorzone financieel gedekt. De dekking van de overige vijftig procent wordt voorzien via bijdragen van de provincie, de VRA en uit middelen van onze gemeente zelf. Het mobiliteitspakket waarvoor subsidie is verstrekt dient uiterlijk eind 2035 gerealiseerd te zijn. Als de realisatie vertraging oploopt bestaat het risico op (gedeeltelijke) terugbetaling van de verkregen subsidie.
Naast investeringen tot 2030 zijn er ook investeringen in supra bovenwijkse infrastructuur nodig na 2030. Deze benodigde investeringen brengen we te zijner tijd (opnieuw) onder de aandacht bij het Rijk.
De wijze van borging van de gemeentelijke bijdrage als cofinanciering conform Besluit begroting en verantwoording (BBV)-regels wordt komend jaar uitgewerkt als ook meer informatie bekend is over de subsidieregels behorende bij de uitkering.
Een van de gemeentelijke dekkingsbronnen is de reserve Schaalsprong. Om de noodzakelijke investeringen op het gebied van mobiliteit, groen en maatschappelijke voorzieningen te kunnen doen, moeten voldoende middelen beschikbaar zijn in deze reserve.
De tweejaarlijkse actualisatie van de Investeringsstrategie en Investeringsanalyse Schaalsprong wonen (laatste versie 30 mei 2023, 7736120) zorgt ervoor dat, indien aannames en daadwerkelijke resultaten uiteen gaan lopen, tijdig kan worden bijgestuurd.

Afspraken woningbouwproductie met het Rijk
De toekenning van de eerder genoemde rijksbijdragen heeft geleid tot afspraken over de woningbouwproductie en de randvoorwaarden. Als de woningbouwproductie vertraging oploopt (bijvoorbeeld door de mogelijke komst van nieuwe regelgeving, vertraging bij de realisatie van de voorwaardelijke infrastructuur, of een tekort aan ambtelijke capaciteit) bestaat het risico op (gedeeltelijke) terugbetaling van de verkregen subsidies.
De afspraken over de woningbouwproductie en de randvoorwaarden zijn wederkerig. De inzet van het Rijk hierbij is onmisbaar. Daarom gaat het Rijk zich inzetten voor het wegnemen van knelpunten voor de woningbouw, bijvoorbeeld op het gebied van stikstof, geluid, mobiliteit en energievoorziening. Hierover zijn in de Woondeal Metropoolregio Amsterdam (15 maart 2023, hierna: Woondeal) afspraken gemaakt. De raad is in maart 2023 over de ondertekening van de Woondeal geïnformeerd (7398219).
Gedurende de uitvoering van de gebiedsontwikkeling legt onze gemeente jaarlijks verantwoording af aan het Rijk overeenkomstig de daarvoor geldende voorschriften. Daarnaast verstrekken wij het Rijk halfjaarlijkse overzichten zodat zij zicht kan houden op de voortgang van de afspraken over de woningbouwproductie. In de overzichten zijn ook

eventuele interne en externe obstakels opgenomen waarmee wij bij de realisatie van woningen en/of andere maatregelen te maken krijgen. Deze tussentijdse verantwoording verkleint het risico op terugbetaling van de verkregen subsidies.
Een aantal investeringen is voorwaardelijk om de geplande woningbouw te kunnen realiseren. Ook Spoorzone heeft in deze woningbouwopgave een bijdrage. Denk voor de voorwaardelijke investeringen bijvoorbeeld aan de Weg om de Zuid en de HOV-verbinding. Deze investeringen worden ten dele bekostigd uit de verleende rijkssubsidies. Het niet (tijdig) bouwen van woningen betekent ook dat de dekking voor deze maatregelen een risico wordt. Daarom is het voor onze gemeente belangrijk om in te blijven zetten op het bouwen van woningen (in Spoorzone) en stellen we nu ook voor om voorbereidingskredieten vast te stellen zodat we voortgang kunnen blijven maken. Het risico op terugbetalen van een deel van de subsidie wordt hiermee aanzienlijk kleiner dan als we de ontwikkeling zouden uitstellen.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van het definitieve Ontwikkelkader, verdere uitwerkingsplannen en de (eventueel) daarbij behorende kredietaanvragen en het verstrekken van budgetten. Ons college is verantwoordelijk voor de uitvoering van de gebiedsontwikkeling. De portefeuillehouder Grondzaken is eerste aanspreekpunt binnen het college.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
Geheimhouding
Bij onze besluitvorming is het uitgangspunt dat informatie openbaar is. Dit sluit aan bij het principe van een transparante overheid zoals is bedoeld in de Wet open overheid (Woo).
Er kunnen zich echter gevallen voordoen waarbij openbaarmaking van bepaalde informatie niet gewenst is. Daarvan is in dit geval sprake. De bijlagen 'Financiële haalbaarheid Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp' en 'Ontwikkelstrategie Spoorzone Hoofddorp' bij dit raadsvoorstel bevatten een toelichting op de voorbereidingskredieten en financiële haalbaarheid van het Ontwikkelkader en informatie over strategische keuzes ten aanzien van grondbeleid, marktbenadering en juridisch-planologische stappen. De Ontwikkelstrategie geeft (onder andere) inzicht in de ontwikkelwijze en de stappen die onze gemeente wil zetten in deze gebiedsontwikkeling. Indien deze stukken openbaar gemaakt zouden worden, kunnen (ontwikkelende) partijen hierop anticiperen. Dit kan voor onze gemeente nadelige gevolgen hebben bij de te maken financiële en contractuele afspraken.
Omdat openbaarmaking van (delen van) deze informatie de economische en/of financiële belangen van onze gemeente kan schaden, maken we gebruik van de uitzonderingsgrond als bedoeld in artikel 5.1 lid 2 onder b van de Woo. We besluiten in dit geval die informatie niet openbaar te maken.

Participatie en communicatie
In september 2023 hebben wij het concept Ontwikkelkader vrijgegeven voor participatie. Eind 2023 en begin 2024 hebben wij belanghebbenden op verschillende manieren geïnformeerd over het concept Ontwikkelkader en daarover participatie georganiseerd, met als doel om inwoners, belangenverenigingen, ondernemers, marktpartijen, woningcorporaties en anderen te betrekken bij de gebiedsontwikkeling Spoorzone. Het participatieverslag in de bijlage beschrijft hoe we hebben gecommuniceerd, hoe we de participatie hebben georganiseerd en wat dat heeft opgeleverd. We publiceren dit verslag op de website van Spoorzone.

Inwoners hebben de afgelopen jaren mee kunnen praten over de plannen die Spoorzone mogelijk maken. De opbrengst daarvan is verwerkt in het concept Ontwikkelkader. In het najaar van 2023 hebben we een website voor Spoorzone gemaakt, een informatiemarkt georganiseerd

(ruim 150 bezoekers), presentaties gegeven, nieuwsbrieven verstuurd, een online vragenlijst verspreid (572 ingevulde vragenformulieren), social media ingezet en belangenverenigingen gevraagd om een reactie. Ook hebben we met ondernemers in Graan voor Visch Zuid gesproken. Via rondetafelgesprekken hebben we gesproken met marktpartijen en woningcorporaties. Acht belangenverenigingen, corporaties en marktpartijen stuurden een (uitgebreide) reactie. De reacties die we hebben ontvangen (zie bijlage 4 'Participatieverslag Spoorzone Hoofddorp'), zijn voornamelijk informatief van aard. Over het geheel bezien lijkt er voldoende draagvlak te zijn voor de ontwikkeling van Spoorzone.

Naar aanleiding van het participatieproces rondom het concept Ontwikkelkader worden participatieplannen opgesteld voor de volgende fase. Hier wordt specifiek ingegaan op de gebieden Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid. De aanpak voor deze gebieden verschilt, en daarom zal ook de participatie verschillen. De raad wordt geïnformeerd over de aanpak en resultaten. Ook nodigen we de raad uit voor bijeenkomsten.

We communiceren over Spoorzone vooral op het niveau van het programma. De bestaande website spoorzonehoofddorp.nl en de nieuwsbrief zijn daarvoor belangrijke communicatiemiddelen. Naast het actualiseren en betrekken van belanghebbenden, richten we ons extra op het betrekken van jongeren bij de participatie.

Juridische aspecten
De toekenning van de rijksbijdragen heeft geleid tot afspraken over de woningbouwproductie en de randvoorwaarden. Op grond van de specifieke uitkeringen (SPUKs) ten behoeve van het realiseren van de woningbouw moet onze gemeente verantwoording afleggen over de besteding van de verkregen bijdragen. Gedurende de uitvoering van de gebiedsontwikkeling leggen wij – conform de voorwaarden behorende bij de beschikkingen van de subsidies - jaarlijks verantwoording af aan het Rijk overeenkomstig de daarvoor geldende voorschriften.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?
Met het vaststellen van het Ontwikkelkader zetten we een belangrijke stap voor de gebiedsontwikkeling Spoorzone. We werken het Ontwikkelkader nu verder uit voor de deelgebieden Graan voor Visch Zuid en Stationskwartier. Per uitwerkingsstap verfijnen we zaken als planning en fasering; dit maakt onderdeel uit van de besluitvorming die we per stap aan de raad zullen voorleggen.
In het (tussentijds) Meerjarenperspectief Grondzaken (t)MPG) zal de raad periodiek geïnformeerd worden over de voortgang van de voorbereidende projecten.
Daarnaast zullen we de raad vanaf eind 2025 middels een jaarlijkse voortgangsrapportage informeren over de gebiedsontwikkeling Spoorzone. Deze rapportage zal onder andere ingaan op de planning (mijlpalen en resultaten), de risicobeheersing en de algemene voortgang.
Over de meest actuele geprognosticeerde woningproductiecijfers in onze gemeente informeren wij de raad tweemaal per jaar in de 'Bouwmonitor woningbouw'. De meest recente bouwmonitor (met peildatum 1 januari 2024) is op 20 maart jongstleden aan de raad verstuurd (X.2024.00980).

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?
De ambitie van de MRA (Woondeal) is om in de periode tot en met 2030 circa 171.000 woningen te realiseren in de metropool. Door de woningbouwontwikkeling in Haarlemmermeer kunnen wij een aanzienlijk deel van deze regionale woningbouwopgave van de MRA mogelijk maken. Omdat de woningbouw in Haarlemmermeer onderdeel uitmaakt van de metropoolopgave, wordt er nauw met de MRA samengewerkt om deze opgave ook te kunnen realiseren. De ontwikkeling van Spoorzone levert een bijdrage aan deze opgave.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

b/a b/a

Cees Vermeer P. van der Meulen. Marianne Schuurmans-Wijdeven B.C. van Straten

Bijlage(n):

- Bijlage 1: Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp
- Bijlage 2: Financiële haalbaarheid Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp (GEHEIM)
- Bijlage 3: Ontwikkelstrategie Spoorzone Hoofddorp (GEHEIM)
- Bijlage 4: Participatieverslag Spoorzone Hoofddorp