gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
Portefeuillehouders	drs. Jurgen Nobel, drs. Marja Ruigrok, mr. Mariëtte Sedee-Schuitemaker
Steller	Petra Kort-Hoogeboom, Hilke de Vries, Maurits Schaafsma
Collegevergadering	31 augustus 2021
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2021.0001986

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten de raad voor te stellen om:

1. het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp vast te stellen als stedenbouwkundig raamwerk voor de ontwikkeling van het stationsgebied dat op onderdelen en voor deelgebieden verder uitgewerkt wordt. Het raamwerk biedt ruimte voor circa 15.500 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen. Het Verdichtingsplan fungeert als:
    a. kader voor het samen met de Metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland op te stellen Gebiedsplan voor het stationsgebied;
    b. basis voor afspraken met marktpartijen over de ontwikkeling van concrete projecten.

2. Samenvatting

Wij hebben in het kader van de aanpak Bereikbare Steden afgesproken om in de directe omgeving van station Hoofddorp versneld ruimte te bieden aan circa 15.500 nieuwe woningen en 11.000 arbeidsplaatsen. De komst van de Noord/Zuidlijn maakt beide mogelijk. Andersom draagt de woningbouw en de uitbreiding van de werkgelegenheid in het stationsgebied bij aan de vervoerswaarde van de metro.

De stationsomgeving van Hoofddorp biedt unieke kansen om het te ontwikkelen tot een hoogstedelijk gebied dat zich kenmerkt door een mix van wonen, werken, leren, verplaatsen, verblijven en recreëren. Door dit gebied integraal te ontwikkelen met een spraakmakend stedenbouwkundig plan en aansprekende architectuur ontstaat een aantrekkelijk stedelijk gebied; een representatieve zuidelijke entree voor Schiphol en de Zuidas. En samen met Schiphol en de Amsterdamse Zuidas zal het gebied de internationale entree van Nederland vormen (ENTER NL). Het station van Hoofddorp zal zich met de komst van de metro ontwikkelen tot een multimodale knoop waar dagelijks 40.000-50.000 reizigers in-, uit- of overstappen op metro, bus en trein.

Het hoogstedelijk woonmilieu in het stationsgebied is aanvullend op de bestaande woonmilieus in Haarlemmermeer. Het biedt een variatie aan woonruimte waarvan tenminste 50% in het lage -en middensegment valt. Daarmee biedt de ontwikkeling woonruimte aan alle doelgroepen die hoogstedelijk willen wonen. Een aanbod wat nu nog ontbreekt in Haarlemmermeer. Door de ontwikkeling van het stationsgebied en andere plannen kan Hoofddorp uitgroeien van ongeveer 78.000 inwoners nu naar zo'n 120.000 inwoners in 2040/2050.

Deze ontwikkeling is in lijn met de hoofdambitie uit de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030: 'Hoofddorp wordt een levendige, duurzame en goed bereikbare stad' (2013.0028472). Ook geeft de ontwikkeling invulling aan de Verdichtingsvisie Haarlemmermeer die binnenkort ter visie wordt gelegd.

Met deze ontwikkeling rond het station Hoofddorp versnellen we de woningbouw zoals afgesproken met de raad en de Metropoolregio (MRA) in het kader van de Sleutelgebieden als voorloper van de aanpak Bereikbare steden. Maar dit doen we niet zonder vooraf heldere kaders te stellen om zelf de regie in handen te houden. Daarom hebben wij de kaders voor de ontwikkeling van de stationsomgeving vastgelegd in het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp (Verdichtingsplan). Dit Verdichtingsplan beschrijft het stedenbouwkundige raamwerk voor de gebiedsontwikkeling uitgaande van de komst van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp.

Dit Verdichtingsplan borduurt voort op de 'Propositie Bereikbare Steden' (Propositie) en het spoorboek 'Ontwikkeling Stationsgebied Hoofddorp 2030, Spoorboek voor de bouw van 15.500 nieuwe woningen en het creëren van 6.200 arbeidsplaatsen' (2021.0001809), (Spoorboek). Zowel de Propositie als het Spoorboek zijn onder regie van de MRA tot stand gekomen en worden verstuurd naar het Rijk om vroegtijdig inzicht te geven in de kansen voor woningbouw en de financiële middelen die daarvoor nodig zijn van het Rijk. Deze gebiedsontwikkeling is immers niet mogelijk zonder de bijdrage van het Rijk.

Dit Verdichtingsplan is ons gemeentelijke kader voor het Gebiedsplan Stationsgebied Hoofddorp dat onder regie van de MRA wordt opgesteld. De raad stelt het Verdichtingsplan vast. Wij kunnen vervolgens het Gebiedsplan vaststellen als dit binnen de kaders van het Verdichtingsplan blijft. Daarna zal de raad voor de uitwerking van de verschillende deelgebieden ontwikkelkaders dan wel ontwikkelplannen (inclusief financiële consequenties) ontvangen ter besluitvorming.

Het Gebiedsplan zal in november 2021, samen met de Gebiedsplannen van de acht andere bereikbare steden in de metropoolregio Amsterdam, voor het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) worden geagendeerd. Daarom vragen wij op zeer korte termijn aan de raad om het Verdichtingsplan vast te stellen.

3. Uitwerking

3.1 Wat is de aanleiding, context?

Wij hebben in het kader van de aanpak Bereikbare Steden van het Rijk en de MRA afgesproken om in de directe omgeving van station Hoofddorp versneld ruimte te bieden aan circa 15.500 nieuwe woningen en 11.000 arbeidsplaatsen. Dit om de druk op de woningmarkt te verminderen, maar ook om transitie naar meer gebruik van het openbaar vervoer te laten plaatsvinden. De komst van de Noord/Zuidlijn maakt beide mogelijk. Andersom draagt de woningbouw en de uitbreiding van de werkgelegenheid in het stationsgebied bij aan de vervoerswaarde van de metro. Een schaal- en kwaliteitssprong in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Hoofddorp en daarmee van heel Haarlemmermeer.

De kern van de aanpak 'Bereikbare Steden' is dat de stadsharten van de negen betrokken gemeenten (Haarlem, Zaanstad, Purmerend, Lelystad, Almere, Hilversum, Alkmaar en Hoorn) en enkele hiermee direct samenhangende openbaar vervoer knooppunten, tussen 2021 en 2030 een wezenlijke bijdrage leveren aan de opgaven waarvoor de metropoolregio Amsterdam en Nederland staat: het versneld aanpakken van het woningtekort, het optimaliseren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, het stimuleren van werkgelegenheid, het verduurzamen en klimaatbestendig maken, het blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie van onze steden en een inclusieve samenleving. De aanpak 'Bereikbare Steden' is een gezamenlijk onderdeel van de Uitvoeringsagenda Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het MRA-programma Bouwen en Wonen.

Gezien de snelle ontwikkeling die deze regio doormaakt, is in de Verstedelijkingsstrategie van de MRA het principe van een evenwichtige 'polycentrische verstedelijking' omarmd. Dat houdt in dat we de verstedelijking zo veel mogelijk proberen te realiseren binnen onze steden en kernen, dichtbij openbaar vervoersknooppunten en dat wij deze verstedelijking combineren met economische versterking. Op deze manier blijft de open ruimte in de Randstad, in de metropoolregio en in Haarlemmermeer zo veel mogelijk gespaard.

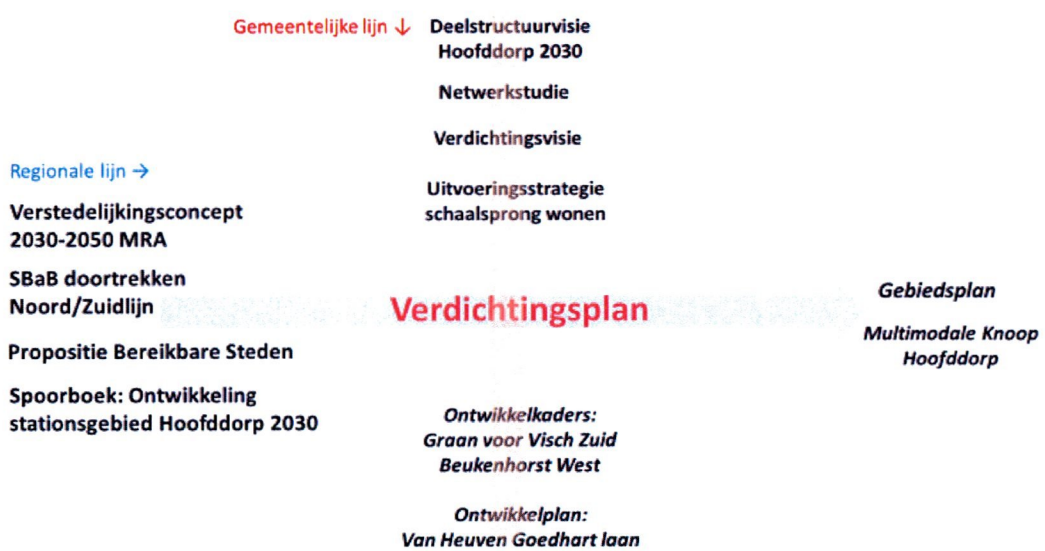
Het principe van de polycentrische benadering past bij Hoofddorp. Reeds in 2013 hebben wij met de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 onze ambitie voor de toekomst van Hoofddorp vastgesteld: 'Hoofddorp is een moderne plaats, wat betreft functies en uitstraling, intensief en levendig, met een goed leef- en werkklimaat, en heeft een centrale verzorgingsfunctie voor Haarlemmermeer'. Daarom vinden wij dat Hoofddorp:

- een ontmoetingsstad moet worden, met ruimte voor (horeca) voorzieningen en evenementen;
- een herkenbare en kenmerkende uitstraling en identiteit moet krijgen;
- een duurzame plaats moet worden;
- goed bereikbaar moet blijven voor de auto, maar ook het openbaar vervoer en de fiets aan belang moeten winnen;
- een complete stad moet worden met de daarbij behorende intensieve woonbebouwing voor starters, nieuwkomers en doorstromers en met de daarbij behorende stedelijke voorzieningen;
- een economisch levendige en vitale plaats moet worden met aandacht voor functiemenging, vergroting van de centrumfunctie en transformatie van verouderde gebieden;
- een kern moet worden waar mensen elkaar kennen en helpen met behulp van op menselijke maat toegesneden voorzieningen.

Kortom, de hoofdambitie van de deelstructuurvisie Hoofddorp: "Hoofddorp wordt een levendige, duurzame en goed bereikbare stad", wordt met de ontwikkeling van het stationsgebied nader vormgegeven.

De polycentrische benadering past eveneens binnen onze Ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001265) en het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025, Het Verschil Maken (2019.0058049) en de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (20210001681). De voorziene ontwikkeling voor de stationsomgeving van Hoofddorp past ook bij de Verdichtingsvisie Haarlemmermeer, de Uitvoeringsstrategie Schaalsprong Wonen en de Visie op Landschap en Recreatie die momenteel in ontwikkeling zijn. In deze drie visies staat het behoud van het landschap voor ontspanning van onze inwoners voorop. In verband met de besluitvorming in het BO MIRT loopt het Verdichtingsplan voor op de besluitvorming over deze drie visies.

Om de woningbouw te kunnen versnellen is vanuit de aanpak Bereikbare Steden onder regie van de MRA, een Propositie en een Spoorboek opgesteld. Deze zullen aan het Rijk worden voorgelegd om vroegtijdig inzicht te geven in de kansen voor woningbouw en de financiële middelen die daarvoor nodig zijn van het Rijk. De vervolgstap van de MRA is het opstellen van een Gebiedsplan voor het stationsgebied Hoofddorp. Ook voor de acht andere bereikbare steden in de metropoolregio stelt de MRA gebiedsplannen op. De negen gebiedsplannen gaan samen naar het BO MIRT van november 2021.Het voorliggende Verdichtingsplan geldt als ons kader voor het Gebiedsplan. Zo houden wij zelf de regie op de ontwikkelingen in het stationsgebied van Hoofddorp.



Figuur 1 Samenhang tussen gemeentelijke en regionale plannen, en de positie van het Verdichtingsplan daarin op het scharnierpunt

Welk doelen worden nagestreefd?

Met de ontwikkeling van de stationsomgeving van Hoofddorp streven we naar een hoogstedelijk woon-werk milieu. We willen de bouw van 15.500 woningen mogelijk maken in een gemengd programma conform ons Woonbeleidsprogramma

Haarlemmermeer 2019-2025: Het verschil maken (2019.0058049). Dat zijn bijna 9.800 woningen extra bovenop de reeds geplande 5.700 woningen in Hyde Park, Hoofddorp Centrum en Rooseveltpark die onderdeel uitmaken van de 20.000 woningen uit de Uitvoeringsstrategie Schaalsprong Wonen dat momenteel in de maak is. De 9.800 extra woningen worden verdeeld over vier nieuwe locaties: Graan voor Visch Zuid, Van Heuven Goedhartlaan, Hoek Kruisweg/N201 en Zonneveld (zie figuur 2).

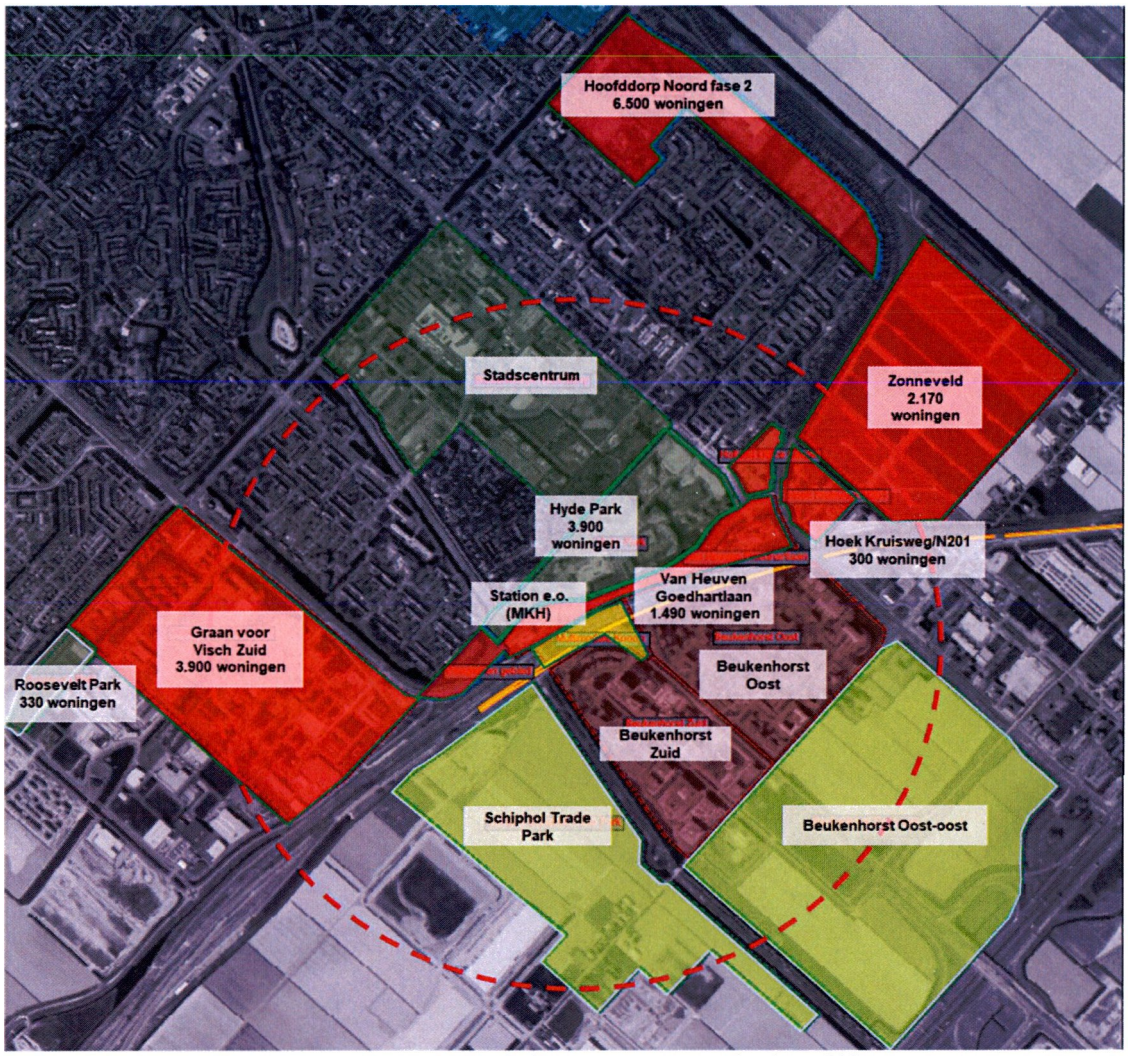
Van de 15.500 woningen wordt 50% in het betaalbare segment gerealiseerd. Wij hebben er oog voor dat toekomstige ontwikkelingen kunnen leiden tot wijzigingen van het begrip 'betaalbaar'. De definitieve woningbouwverdeling leggen wij vast in anterieure overeenkomsten.

Daarbij willen wij met de komst van de metro het station doorontwikkelen naar een multimodale knoop waar we op termijn 53.000 reizigers per dag verwachten. Behalve woningen willen we ook ruimte bieden voor 11.000 arbeidsplaatsen in het stationsgebied. In het Spoorboek gingen we nog uit van 6.200 arbeidsplaatsen. Dat was een aanname met de kennis van toen. Maar dit aantal is verhoogd naar 11.000 op basis van de inzichten uit de ruimtelijk-economische analyses van het project Noord/Zuidlijn. De scenario's van de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) en het polycentrische verstedelijkingsmodel van de MRA vormen hiervoor de basis. Dit is overigens niet meer dan een ruimtelijke reservering. Er zijn nog gemeentelijke studies gaande naar de behoefte aan bedrijventerreinen en naar de kantorenmarkt. De uitkomsten daarvan zijn bepalend voor het programma dat we daadwerkelijk willen gaan accommoderen.

Door het realiseren van voldoende groen en water zorgen we voor een gezond en leefbaar stationsgebied. Niet alleen voor de attractieve en recreatieve waarde van de woon- en werkomgeving maar ook om hittestress te voorkomen. Groen en water zijn ook belangrijk voor het vergroten van de biodiversiteit en de buffering van water. Niet alleen groen in de stationsomgeving is van belang maar ook de aansluitingen naar de recreatiegebieden zoals PARK21.

We streven naar een 'interactiemilieu' dat gericht is op inspiratie, ontmoeting, interactie en transactie. Oftewel een levendig milieu dat is ingericht op ontmoeting en verblijf. De omvang en soort van de voorzieningen past bij de toevoeging van het aantal woningen en zijn complementair aan het stadscentrum en gericht op inwoners, werknemers en bezoekers uit Haarlemmermeer en de regio. We zetten in op voorzieningen die zorgen voor een goede verbinding van het stationsgebied met het centrum van Hoofddorp.

Rondom en tegen het station aan wordt een bruisend, hoogstedelijk gebied ontwikkeld met internationale allure, een visitekaartje voor Haarlemmermeer en de metropoolregio Amsterdam. We streven naar een representatieve zuidelijke entree voor Schiphol en de Zuidas. Ook zal Hoofddorp samen met Schiphol en Amsterdam de internationale entree van Nederland versterken. De komst van de Noord/Zuidlijn is een randvoorwaarde voor deze ontwikkeling. Evenals een financiële bijdrage van het Rijk van € 361 miljoen.



Figuur 2 Overzicht woningbouw aantallen en arbeidsplaatsen in stationsgebied Hoofddorp. In groen: bestaande gebiedsontwikkelingen, in rood: nieuwe gebiedsontwikkelingen (woningen), in geel: de gebieden waar de arbeidsplaatsen kunnen landen.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Om de regie te houden op de ontwikkeling van de stationsomgeving Hoofddorp hebben wij onze ambitie en doelen uitgewerkt in het voorliggende Verdichtingsplan. Dit is het stedenbouwkundig raamwerk dat de samenhang van het hele gebied en de bijbehorende infrastructuur in beeld brengt. Ook geeft het inzicht in aspecten als de waterhuishouding, geluid en beperkingen vanuit luchtverkeer. Dit raamwerk vloeit voort uit de Verdichtingsvisie die voor heel Haarlemmermeer wordt opgesteld. Wij

vragen de raad het Verdichtingsplan vast te stellen voor de verdere uitwerking van het stationsgebied.



Figuur 3: Scope van Stationsgebied Hoofddorp

Met het Verdichtingsplan borduren wij voort op de 'Propositie Bereikbare Steden' en het Spoorboek 'Ontwikkeling Stationsgebied Hoofddorp 2030' (2021.0001809) wat wij op 6 juli 2021 hebben vastgesteld. En geven wij het kader mee voor het Gebiedsplan dat onder regie van de MRA in het kader van de aanpak Bereikbare Steden wordt opgesteld.

Het Gebiedsplan schetst een samenhangende visie op het stadshart: wat is het al en wat wordt het. Daarnaast operationaliseert het Gebiedsplan de visie: welke projecten zijn tussen 2021 en 2030 voorzien, welke ontwikkelingsstrategie/volgorde wordt gevolgd en hoe is de aanpak ervan georganiseerd. Ook voor de acht andere bereikbare steden in de MRA worden Gebiedsplannen opgesteld. De verwachting is dat het Rijk en de MRA in de tweede helft van 2021 de definitieve Gebiedsplannen met uitvoeringsafspraken, en de start van het bouw- en ontwikkelproces in de stadsharten gereed hebben.
Mobiliteitsmaatregelen uit deze gebiedsplannen kunnen een plek krijgen in de Uitvoeringsagenda Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, na toetsing aan een aantal (nader uit te werken) afwegingscriteria.
De uitkomsten van de (negen) Gebiedsplannen worden voor het BO MIRT in november 2021 geagendeerd als basis voor de medefinanciering van het Rijk.

Het Verdichtingsplan is de start van het planvormingsproces en niet een finaal plandocument. Voor deelgebieden en deelaspecten worden de komende tijd uitwerkingen opgesteld die aan de raad zullen worden voorgelegd voor besluitvorming. Naast de uitwerking van deelgebieden worden ook nog nadere uitwerkingen van het Verdichtingsplan opgesteld voor aspecten als waterhuishouding en geluid.

<u>Samenvatting Verdichtingsplan</u>
Met het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp kiezen wij er voor dat Hoofddorp integraal onderdeel wordt van de polycentrische metropool Amsterdam, mogelijk

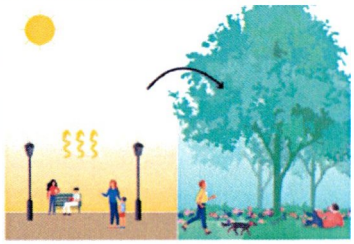
gemaakt door de komst van de metro naar station Hoofddorp. Dat maakt het ontwikkelen van stedelijke milieus in hogere dichtheden mogelijk.
Daarmee wordt voortgebouwd op een ontwikkeling die reeds werd ingezet met de Deelstructuurvisie Hoofddorp. Ook wordt daarmee de realisatie van de Verdichtingsvisie in de tijd naar voren gehaald zodat een bijdrage geleverd kan worden aan de versnelling van de woningbouw in de Amsterdamse regio en het inlopen van het woningtekort in Haarlemmermeer.
Aan Hoofddorp worden zo stedelijke woningen en woonmilieus toegevoegd waarmee een betere balans in het woningbestand van Hoofddorp ontstaat; de eenzijdige nadruk op eengezinswoningen neemt daarmee af. Dat komt de sociale duurzaamheid ten goede: inwoners kunnen beter een wooncarrière binnen Hoofddorp maken.

Het stedenbouwkundig raamwerk is gebaseerd op acht ambities:

1. Stedelijke leven stimuleren



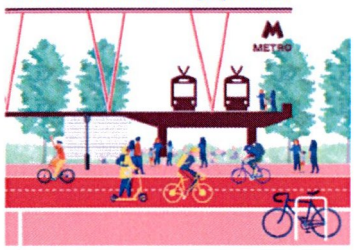
2. Gezond micro klimaat realiseren



3. Waterstructuren vasthouden en gebruiken



4. Mobiliteitstransitie mogelijk maken



5. Integrale en diverse functiemix hebben



6. Loopbare straten met superblokken



7. Polder identiteit



8. Stille, vredige woonblokken maken



Deze ambities zijn doorvertaald naar ruimtelijke ingrepen die tezamen het raamwerk vormen voor een toekomstbestendig Hoofddorp. Het raamwerk bestaat uit zes verschillende deelgebieden. De identiteit van deze deelgebieden is verschillend maar vormen tezamen een eenheid. De variatie zit voornamelijk in de opbouw van het bouwblok (programma, dichtheid en architectuur) en in openbare ruimte.



Figuur 5: Samenvatting stedenbouwkundig raamwerk

Stationskwartier (inclusief Hyde Park)
In het Stationskwartier is de dichtheid het hoogst en de levendigheid in de straten het grootst. Actieve plinten (begane grond van de gebouwen) met daarbovenop appartementen en kantoren aan de centrumzijde van het plein in combinatie met hotels, culturele voorzieningen, kantoren, congresruimtes en educatie aan de oostkant van het spoor maken het geheel tot levendig gebied. Niet alleen overdag maar 24/7. Het Stationskwartier wordt ontwikkeld tot een hoogstedelijk centrum met internationale allure zonder dat het concurreert met het stadscentrum. Waar het

stadscentrum vooral een lokaal geworteld centrum is met winkels, krijgt het Stationskwartier een profiel dat aansluit op het 'ENTER NL'-concept van de 'airportcorridor', die met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot aan Hoofddorp zal reiken. Het Stationskwartier biedt ruimte voor hotels, onderwijs en cultuur naast kantoren en stedelijke appartementen. Zo zijn het Stationskwartier en het stadscentrum complementair aan elkaar.

Centrum en Stadspark
In het stadscentrum vinden tal van ontwikkelingen plaats waardoor hier minimaal 1.400 woningen worden toegevoegd in combinatie met andere programma's. Ook in het park wordt de komende tijd al flink geïnvesteerd, mede gebaseerd op de ontwikkeling van Hyde park.
De route van het station naar het stadscentrum moet eenvoudig zijn voor bezoekers die voor het eerst arriveren. Daarom geeft het stationsplein eenduidig en directe toegang tot het park, van waar een eenvoudig te volgen route naar het stadscentrum leidt. Maar voor de frequente gebruiker zijn er ook andere routes dan deze groene route. Zoals de meer stedelijke route langs voorzieningen door Hydepark, die ook weer aantakt op de route door het park. Daarnaast is er zoals in elke stad de mogelijkheid om op talloze manieren te dwalen door het weefsel richting centrum of station.

Graan voor Visch Zuid
Graan voor Visch Zuid transformeert over een langere tijd tot een gemengde wijk waar wonen wordt toegevoegd aan het werken dat nu de boventoon voert. Op deze manier ontstaat er een gemengde wijk met woon-werk functies die een interessante mix opleveren en de levendigheid zowel overdags als 's avonds waarborgen. Waar mogelijk worden de bestaande werkgebouwen onderdeel van de nieuwe bouwblokken. Voor Rooseveltpark wordt het bestaande stedenbouwkundig plan niet aangepast (2021.0001473).

Het Stationskwartier en Graan voor Visch liggen deels in de geluidscontour van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol. Daarom geeft het Verdichtingsplan richtlijnen voor de vormgeving van bouwblokken, en maatregelen die de mate van hinder van het geluid verminderen.

Schiphol Trade Park Campus
Het plan van Schiphol Trade Park Campus is in ontwikkeling (door SADC). Het vormt een van de bouwstenen voor het ENTER NL concept van de internationale entree van Nederland. Het idee is om een aansprekend vestigingsmilieu te bieden dat internationaal concurrerend is. Daarbij is het ontwikkelen van een interactiemilieu, gericht op contact tussen ondernemingen, (onderwijs)instellingen en hun werknemers en bezoekers een centrale doelstelling. De verkaveling met bouwblokken, pleinen en de inrichting van de publieke ruimte zijn daar op gericht net als de menging van functies. Hotels met hun voorzieningen en andere vergader- en congresvoorzieningen, alsmede onderwijs en onderzoeksinstellingen kunnen met name hieraan bijdragen.

Beukenhorst Oost
Het idee voor Beukenhorst Oost is om een aansprekend vestigingsmilieu te ontwikkelen dat internationaal concurrerend is. Daarbij is het ontwikkelen van een interactiemilieu, gericht op contact tussen ondernemingen, (onderwijs)instellingen en hun werknemers en bezoekers een centrale doelstelling. De verkaveling met bouwblokken, pleinen en de inrichting van de publieke ruimte zijn daar op gericht net als de menging van functies.

Hotels met hun voorzieningen en andere vergader- en congresvoorzieningen, alsmede onderwijs en onderzoeksinstellingen kunnen met name hieraan bijdragen.
Ondanks dat aan de oostkant van het spoor momenteel geen woningbouw is toegestaan zien wij hier de kans tot het mixen van functies. Levendigheid kan hier gecreëerd worden door middel van werken te combineren met sport, het programmeren van de openbare ruimte en tijdelijke verblijfsfuncties zoals hotels. De Zuidtangent kent een strategische ligging en zorgt voor uitstekende bereikbaarheid in de metropoolregio Amsterdam. Daarom is deze plek kansrijk om hier een hogere dichtheid te realiseren.

Zonneveld
Binnen Zonneveld vindt er een zonering plaats tussen 50% wonen en 50% niet woonfuncties. Aan de Schipholzijde kan enkel gebruikt worden voor niet woonfuncties. De oriëntatie van de bouwblokken dient haaks op de opstijgrichting van de vliegtuigen te staan. Om lange lijnen in de stadsplattegrond te voorkomen waar het geluid zich langs kan verplaatsen verspringen de tussenstraten in dit deelgebied. De vorm van de daken draagt bij aan de vermindering van de geluidsoverlast. Een zicht- en hoorbare afvoer van het hemelwater draagt bij aan de vermindering van overlast door geluid van vliegtuigen. Bijvoorbeeld door het hemelwater dat op de daken valt niet via regenpijpen af te voeren maar als een waterval langs de gevel.

<u>Mobiliteitsingrepen</u>
Onderdeel van de beweging naar een meer hoogstedelijk milieu is de mobiliteitstransitie. Door de komst van de metro kan meer op het gebruik van het openbaar vervoer worden ingezet. Binnen het stationsgebied ligt de nadruk op ruimte voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. De verkeerscirculatie voor de auto zal vooral via de ring plaatsvinden (Nieuwe Bennebroekerweg en N201) en minder door Hoofddorp heen; een ontwikkeling die al wordt ingezet in de Netwerkstudie die met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam werd opgesteld.

Om de ontwikkelingen in het stationsgebied mogelijk te maken zijn bouwstenen voor de infrastructuur bedacht op basis van een verkeerskundig kader dat is opgesteld als voorstudie voor het verkeersstructuurplan (VSP) Hoofddorp dat in de maak is. De uitwerking van de bouwstenen vormt de basis voor het opstellen van het VSP Hoofddorp.

Uitgangspunt voor het VSP Hoofddorp is de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) die samen met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam is opgesteld. Daarin werken we met het STOMP-principe: eerst stappen, dan trappen, openbaar vervoer, Mobility as a Service en privéauto. Dit draagt bij aan onze doelstelling van vrijheid van bewegen waarin alle modaliteiten voldoende ruimte krijgen. Daarnaast is uitgesproken om doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk langs de randen van Hoofddorp te geleiden, zodat in Hoofddorp meer ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen en het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Tegelijkertijd wordt via het regionale programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) gewerkt aan het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Hierdoor ontstaat de potentie voor een multimodaal knooppunt dat wat betreft bereikbaarheid vergelijkbaar is met bijvoorbeeld knooppunt Amsterdam Bijlmer Arena. Voor Hoofddorp biedt dit de kans om het stationsgebied op een hoogstedelijke manier te ontwikkelen.



Figuur 6: principes verkeersstructuur 2040, uit het Verkeerskundig kader stationsgebied Hoofddorp

Met elke bouwsteen ontstaat ruimte voor een deel van de woningbouwambitie. Uitwerking van de bouwstenen is nodig om te kunnen definiëren hoeveel woningbouwruimte per bouwsteen of combinaties daarvan ontstaat.

Bouwsteen I: Van Heuven Goedhartlaan
Doorgaand autoverkeer gaat zoveel mogelijk via de randen van Hoofddorp via de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. Daarmee verdwijnt het doorgaand verkeer via de centrale as binnen het stationsgebied (Van Heuven Goedhartlaan/Taurusavenue). Hierdoor ontstaat er meer ruimte in het stationsgebied die gebruikt kan worden voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en het opheffen van de barrièrewerking van de infrastructuur rondom het station. De Van Heuven Goedhartlaan tussen Graan voor Visch (Weg A) tot de Kruisweg kan daardoor autoluw worden gemaakt. De extra fysieke ruimte die ontstaat biedt ook de mogelijkheid om het stationsgebied met een hoogwaardige fietsroute te verbinden met de doorfietsroutes Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer en Hoofddorp-Schiphol-Amsterdam.

Bouwsteen II: Zuidelijke onderdoorgang (station)/verlengde Taurusavenue
De omrijdbeweging Taurusavenue – Polarisavenue (noordelijke onderdoorgang (station)) – Van Heuven Goedhartlaan om het station vormt een stevige barrière in de verbinding tussen station en het (winkel)centrumgebied. Door het verkeer over de Taurusavenue via het huidige busstation onder het station door te voeren (zuidelijke onderdoorgang (station)) kan deze barrièrewerking op relatief korte termijn gedeeltelijk

worden opgelost, waardoor fysieke ruimte beschikbaar komt voor transformatie van de Van Heuven Goedhartlaan tussen Kruisweg en Graan voor Visch (Weg A). Hiervoor is verplaatsing van het busstation noodzakelijk en is een tijdelijk busstation nodig. De verplaatsing van de verkeersstroom levert enige capaciteit op voor woningbouw, maar is geen oplossing voor de gehele woningbouwambitie. Van belang is te onderzoeken hoe de Nieuwe Bennebroekerweg en de N201 wel die capaciteit kunnen bieden. Door autoverkeer via de zuidelijke onderdoorgang van het station niet meteen onmogelijk te maken kan deze dienen als ventiel om de druk op het netwerk elders in Hoofddorp te verlichten. Inzet is daarbij om zo min mogelijk doorgaand verkeer door het stationsgebied te leiden.

Bouwsteen III: Multimodale Knoop en openbaar stationsgebied
Voor het station wordt ingezet op het efficiënter maken van de toekomstige knooppuntfunctie met trein, metro en bus. Hiervoor zijn directe en logische looproutes noodzakelijk tussen de verschillende modaliteiten. Daarbij moet het station ook toekomstbestendig worden om de toename in het aantal reizigers te faciliteren. Hiervoor is een goede inpassing van het metrostation en een nieuw busstation noodzakelijk. Om optimaal in te zetten op het STOMP-principe rond het station moeten ook de faciliteiten voldoen. Dit zijn onder andere goede en veilige loop- en fietsroutes van het station naar het stadscentrum en omliggende gebieden, uitbreiding van de fietsenstalling en faciliteiten voor deelmobiliteit (het systeem waarin een auto, fiets, scooter door meerdere personen wordt gedeeld). Daarnaast wordt ingezet op een sterkere verblijfsfunctie rond het station door levendige stationspleinen te creëren met bijbehorende functies op en rond het station.

Bouwsteen IV: Centrum
Wanneer doorgaand verkeer uit het stationsgebied wordt geweerd zal dit verkeer een andere route zoeken. Dit heeft gevolgen voor de verkeersstromen in het centrumgebied. Om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum te blijven garanderen zijn aanvullende maatregelen nodig om het doorgaande verkeer te stimuleren een andere route te kiezen. Bij het uitwerken van de maatregelen hebben we oog voor de extra bezoekers aan het stadscentrum, door de groei van het aantal inwoners. Dit geldt voor alle modaliteiten.

Bouwsteen V: N201
Een structurele oplossing voor de problematiek op de N201 is randvoorwaardelijk om verkeer meer naar de randen te kunnen geleiden en om alle ambities in het stationsgebied te realiseren. Uitwerking van de opgave is noodzakelijk om tot concrete maatregelen te kunnen komen. Maatregelen die kansrijk zijn om met meerdere partners te verkennen richten zich op het scheiden van lokaal en regionaal verkeer, het direct aansluiten op de Westrandweg (A5), het verkeer directer verbinden met de A9 en de A5 en het aanpassen van de samenhang van de N201/N196.

Bouwsteen VI: Nieuwe Bennebroekerweg
De Nieuwe Bennebroekerweg wordt opgewaardeerd. Dit is nodig om verschillende (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Om de route via de Nieuwe Bennebroekerweg een aantrekkelijk alternatief te maken voor de huidige route via het stationsgebied, is het wenselijk om de rijtijd tussen Spoorlaan en oprit Hoofddorp-Zuid van de A4 te verkorten. Om deze rijtijdverkorting mogelijk te maken zijn mogelijk aanvullende maatregelen nodig te in het project Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg. Deze extra maatregelen zijn bijvoorbeeld het omvormen van de

gelijkvloerse kruisingen tussen de Spoorlaan en de oprit A4, tot ongelijkvloerse kruisingen.

Deze zes bouwstenen zijn kostbare ingrepen. De investeringen kunnen niet volledig verhaald worden op de ontwikkelingen. Het investeren in Hoofddorp is al begonnen: naast de verdubbeling van de Bennebroekerweg worden bijvoorbeeld doorgaande fietspaden aangelegd en het park tussen Hyde Park en Hoofddorp centrum aangepast. In de nabije toekomst zijn meer investeringen nodig. Van al deze investeringen zijn de kosten, opbrengsten en dekkingen in beeld gebracht. De partners werken de plannen de komende tijd nader uit. Met de concretisering van de plannen worden de financiële onderbouwingen eveneens verder aanscherpt.

De bouwstenen I en II zullen de komende periode verder worden uitgewerkt als onderdeel van het VSP Hoofddorp. Over de inhoud en het proces van het VSP Hoofddorp hebben wij de raad schriftelijk geïnformeerd met de brief "Voortgangsrapportage Mobiliteit juni 2021" (X.2021.04281).

Onderzoeken
In aanvulling op de infrastructurele aspecten is er nog nader onderzoek nodig naar omgevingsaspecten als waterhuishouding, geluid, trillingen, stikstof en fijnstof om te zorgen voor een duurzaam en prettig leefklimaat.

Vervolgproces
Na besluitvorming over het onderhavige Verdichtingsplan worden de deelgebieden verder uitgewerkt:
- ontwikkelkaders voor Graan voor Visch Zuid en Beukenhorst West om regie te voeren over de ontwikkeling van die gebieden door de eigenaren in het gebied (derde en vierde kwartaal dit jaar);
- een ontwikkelplan voor het gebied Van Heuven Goedhartlaan om actief, in samenwerking met marktpartijen, de ontwikkeling van het gebied ter hand te nemen (derde en vierde kwartaal dit jaar);
- een plan voor het station, de Multimodale Knoop Hoofddorp, in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, Prorail en NS (vanaf 2022, na besluitvorming over de doortrekking van de Noord/Zuidlijn). Daaronder valt ook ons verzoek tot het opwaarderen van Hoofddorp tot InterCity station;
- een onderzoek naar de aansluiting op het stationsplein en de Multi Modale knoop Hoofddorp in het bestaande ontwikkelkader voor Hyde Park. De plannen van Hyde Park zijn immers van vóór deze ontwikkeling van het stationsgebied (derde en vierde kwartaal dit jaar);
- de verkeerstructuur: de Van Heuven Goedhartlaan en de zuidelijke onderdoorgang van het station zullen als onderdeel van het VSP Hoofddorp verder worden uitgewerkt in derde en vierde kwartaal dit jaar.
- voor de gebieden Zonneveld, Beukenhorst Oost, Beukenhorst Oost-Oost worden in een later stadium ontwikkelkaders opgesteld (afhankelijk van marktvraag en resultaten onderzoek naar duurzame leefbaarheid (Zonneveld); 2022 en verder)
- een marktstrategie voor samenwerking met marktpartijen in de verschillende deelgebieden (derde en vierde kwartaal dit jaar);
- identificeren van de prioritaire projecten om zo snel mogelijk met de eerste nieuwe woningbouwprojecten te kunnen starten (derde en vierde kwartaal dit jaar);

- het stedenbouwkundig plan voor het campusgebied in Schiphol Trade Park wordt reeds aangepast aan de komst van de metro en het Verdichtingsplan.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?
Aan de gebiedsontwikkeling rondom het station Hoofddorp zoals opgetekend in dit Verdichtingsplan stellen wij twee voorwaarden:
a. de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken tot Hoofddorp;
b. er komt een Rijksbijdrage voor investeringen in de weginfrastructuur en de onrendabele top van de gebiedsexploitaties.

In het ongunstige geval dat de Noord/Zuidlijn niet wordt doorgetrokken tot Hoofddorp dan zal de omvang van het programma en de fasering opnieuw beschouwd worden. De intentie zal er in dat geval zijn om de kern van het project, het gebied van de Van Heuven Goedhartlaan zoveel mogelijk overeind te houden, maar het is evident dat er in dat geval (veel) minder woningen gerealiseerd kunnen worden.

3.3 Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van deze nota zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

De totale publieke investeringen voor de bouw van de woningen, de uitbreiding van de werklocaties en de infrastructurele maatregelen zijn geraamd op € 419 miljoen, de opbrengsten worden geschat op € 58 miljoen. Dit leidt vooralsnog tot een tekort van € 361 miljoen. Dit is het bedrag dat in het kader van de aanpak Bereikbare Steden aan het Rijk wordt gevraagd.

De financiële consequenties voor Haarlemmermeer komen bij de raad voor besluitvorming terug in de vorm van ontwikkelplannen voor de Van Heuven Goedhartlaan en de multimodale knoop en in de vorm van ontwikkelkaders voor Graan voor Visch Zuid, Beukenhorst West en op de langere termijn ook voor Zonneveld en Beukenhorst Oost-Oost en Beukenhorst Oost. De ontwikkelplannen en ontwikkelkaders zullen inclusief de financiële consequenties worden voorgelegd aan de raad. Dan zal ook getoetst zijn of voldaan wordt aan de voorwaarden die gesteld zijn ten aanzien van de komst van de metro en de financiële bijdrage van het Rijk in de benodigde aanpassingen van de weginfrastructuur en onrendabele toppen op gebiedsexploitaties.
Mocht aan die voorwaarden niet, of slechts ten dele zijn voldaan, dan zal de aard, omvang en snelheid van ontwikkeling daarop worden aangepast.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De drie portefeuillehouders van woningbouw, ruimtelijke ontwikkeling en verkeer zijn verantwoordelijk voor het opstellen van het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp. De portefeuillehouder woningbouw is het eerste aanspreekpunt.
De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van het Verdichtingsplan. Daarmee legt de raad de kaders voor de ontwikkeling van de stationsomgeving voor Hoofddorp vast.

Het Verdichtingsplan is op haar beurt het kader voor het Gebiedsplan Stationsgebied Hoofddorp dat onder leiding van de MRA met de vele partners wordt opgesteld. Het college is verantwoordelijk voor het vaststellen van het Gebiedsplan Stationsgebied Hoofddorp (wat binnen de kaders van het Verdichtingsplan valt).
De portefeuillehouder woningbouw is het eerste aanspreekpunt voor het Gebiedsplan.

3.5 *Welke overige relevante informatie is beschikbaar?*

Participatie

Voor het opstellen van het Verdichtingsplan is gebruik gemaakt van de resultaten van het participatietraject van de Verdichtingsvisie Haarlemmermeer en de Omgevingsvisie (omgevingsgesprekken). Tijdens de omgevingsgesprekken die in het voorjaar van 2019 zijn gehouden was er nog geen sprake van de extra woningen in het stationsgebied. Toch zijn de opmerkingen van de omgevinggesprekken in Hoofddorp relevant voor het Verdichtingsplan. Opgemerkt is ondermeer: 'behoud het Wandelbos', 'ontsluit en verbind het groen om een rondje door het groen te kunnen lopen', 'zorg voor balans tussen verstedelijking en natuur en groen'. Maar ook 'vergeet de historie van de polder niet' en 'concentreer verstedelijking bij vervoersknooppunten en het centrum'.

Het participatietraject van de Verdichtingsvisie is uitgevoerd met het spel Swipocratie. In totaal hebben 4.784 mensen deelgenomen aan het spel. 83% van de deelnemers woont of werkt in Haarlemmermeer. In dit spel was nadrukkelijk aandacht voor verdichting in stationsgebieden.
Een kwart van de deelnemers heeft de vragen over de stationsgebieden beantwoord (1.196 mensen). De reacties op verdichten op deze locatie waren vrijwel uitsluitend positief. Van hen ziet 85% een grootschalige ontwikkeling in stationsgebieden als kans voor deze locaties. Ook middelschalige ontwikkeling vindt 84% kansrijk. Nog bijna driekwart (72%) vindt kleinschalige ontwikkelingen kansrijk op stationslocaties. Net iets meer dan de helft van de respondenten (51%) vindt behoud van de huidige situatie niet wenselijk. Ook konden alle 4.784 respondenten op een aantal wensen reageren. Opvallend is dat de meeste dromen samen hangen met een groene leefomgeving zoals 'blokje om', 'beter groen', 'speelgroen', 'oase', 'buiten sporten', 'groenblauwe aders' en 'groene rand'. De reacties op verdichten op deze locatie waren vrijwel uitsluitend positief. Zie verder de bijlage Resultaten Swipocratie.

Met deze resultaten is rekening gehouden in het voorliggende Verdichtingsplan.

De ontwikkeling van het stationsgebied zal impact hebben op het bestaande Hoofddorp, en vooral op de bestaande woonwijk Graan voor Visch. Voor de uitwerking van de deelgebieden van het stationsgebied zal daarom een participatieproces worden georganiseerd.

Communicatie

De communicatie over het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp en de daarop volgende deeluitwerkingen wordt nog nader uitgewerkt in een communicatieplan. We zullen daarbij gelijk optrekken met de communicatie over de Schaalsprong Wonen Haarlemmermeer en de Verdichtingsvisie.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd? Het Verdichtingsplan wordt voorgelegd aan de raad ter vaststelling. Over het Gebiedsplan dat daarop volgt, wordt naar verwachting in het vierde kwartaal 2021 door ons besloten en zal ter informatie aan de raad gestuurd worden.
Daarna zal de raad voor de uitwerking van de verschillende deelgebieden ontwikkelkaders dan wel ontwikkelplannen (inclusief financiële consequenties) ontvangen ter besluitvorming.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)? De gebiedsontwikkeling van de Stationsomgeving Hoofddorp met 15.500 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen levert een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van de woningbouw en de werkgelegenheid in de MRA. Met deze ontwikkeling wordt ook de economische positie van de metropoolregio versterkt. In de nabijheid van Schiphol betekent deze ontwikkeling ook een impuls voor de internationale entree van Nederland.

De plannen worden in nauw overleg met de MRA opgesteld.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

b/a

drs. Carel Brugman Marianne Schuurmans-Wijdeven b/a J. Nobel

Saskia Timmermans

Bijlage(n):

- Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp, Stedenbouwkundig raamwerk
- Resultaten Swipocratie

de zwarte hond
architecture urbanism strategy

Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp

Stedenbouwkundig raamwerk

Eindrapport - 31.08.21
in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer



Inhoud

1. Introductie

2. Opgave en Ambities

3. Raamwerk voor het stationsomgeving
1. Eén groot, levendig stadscentrum
2. Robuust groene polder grid als basis
3. Water als dragend element
4. Beloop-en fietsbaar stationsgebied
5. Rust, Reuring Ruis- raamwerk voor functiemenging
6. Superblock structuur
7. Polderidentiteit
8. Geluidsadaptieve stadsblokken

4. Deelgebieden
Programmadistributie
A. Stationskwartier
B. Centrum & Stadspark
C. Graan voor Visch Zuid & Rooseveltpark
D. Schiphol Trade Park Campus
E. Beukenhorst Oost
F. Zonneveld

5. Fasering
Een flexibel raamwerk, in verschillende scenario's
Programmadistributie

6. Bijlage

1 Introductie

Uitgangspunten

Aanleiding
Aanleiding voor dit verdichtingsplan is de versnelling van de woningbouw zoals die is overeengekomen in het programma ‘Bereikbare steden’. Haarlemmermeer spant zich in voor de realisatie van 15.500 woningen (waarvan 9.800 nieuw ten opzichte van bestaande plannen) tot 2030 in het stationsgebied van Hoofddorp. Daaraan verbonden is het faciliteren van de groei van 11.00 arbeidsplaatsen, gebaseerd op de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO scenario’s) en het polycentrische verstedelijkingsmodel voor de metropoolregio Amsterdam.
De woningbouw dient aanvullend op de bestaande woningvoorraad te zijn, met een hoogstedelijk milieu, anticiperend op de komst de doortrekking van de Noord-Zuid metrolijn naar Schiphol en Hoofddorp.

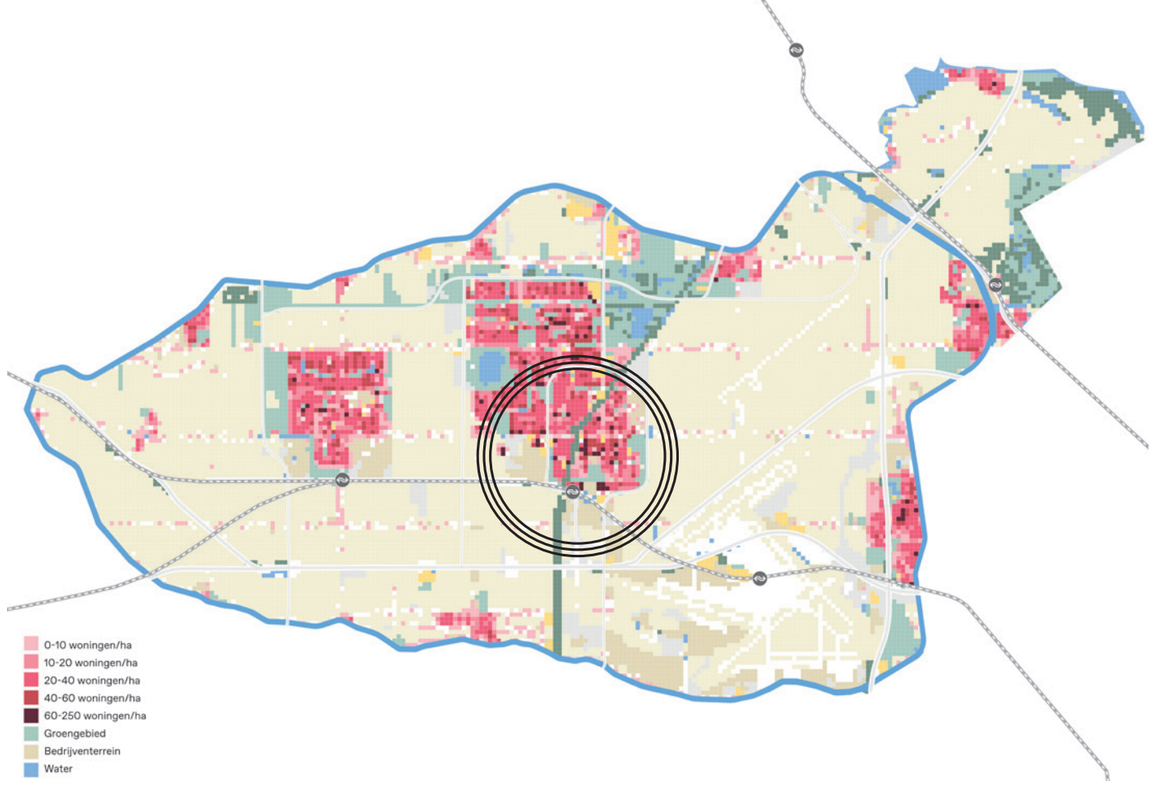
Mocht de metro niet tot Hoofddorp worden doorgetrokken, dan moeten de omvang van het programma en de fasering opnieuw bezien worden. Het ruimtelijk programma van wonen en werken is alleen mogelijk indien er ook middelen beschikbaar komen voor aanpassingen van de weginfrastructuur.

Raamwerk
Dit stedenbouwkundig raamwerk is een globaal plan voor de ontwikkeling van een groot gebied rondom het station van Hoofddorp. Het plan laat zien hoe verschillende lopende projecten zich tot elkaar (kunnen) verhouden en wat de gezamenlijke ontwikkelpotentie van het gebied als geheel is. Het raamwerkplan biedt volop ruimte voor voortschrijdend inzicht en nadere uitwerking. Het is niet een verkavelingsplan.



Haarlemmermeer Verdichtingsvisie

Parallel aan dit stedenbouwkundig raamwerk wordt er gewerkt aan de Verdichtingsvisie voor Haarlemmermeer. Uit het onderzoek hiervoor wordt duidelijk dat verdichting geen doel op zich is maar een middel om de rest van de gemeente beter te maken en te helpen bij haar opgaven.
Verdichting kan bij uitstek in het stations-gebied, waarvan de potentie nog eens versterkt wordt door de voorziene komst van de metro naar Hoofddorp. Bovendien draagt het bij aan een stedelijker voorzieningenniveau en biedt het een voor Haarlemmermeer uniek (hoog)stedelijk woon- en werkmilieu.
Dit verdichtingsplan is een deeluitwerking van de verdichtingsvisie.



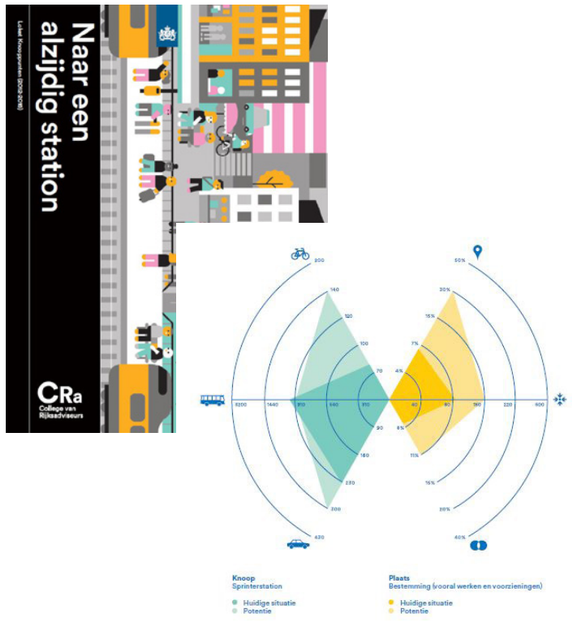


Naar een station zonder achterkanten

Het CRa (College van Rijksadviseurs) liet ontwerpend onderzoek uitvoeren naar de ontwikkeling van stationsgebieden. Hoofddorp diende als een van de negen cases. De belangrijkste lessen waren

0. Geen champagne!
Te vaak werd in Nederland de ontwikkeling van een stationsgebied onderwerp van torenhoge ambities met onrealistische plannen tot gevolg. Denk aan het ‘Champangeglazen’ plan voor Rotterdam uit 2001. Laten we deze teleurstellingen voor zijn en een haalbaar en aanpasbaar plan maken.

Inhoud
1.Stel het station centraal
Stations zijn de schakels van de landschappelijke metropool Nederland, ze verbinden dorp, stad en regio. Dat maakt stationsgebieden tot dé plekken waar infrastructuur en stedenbouw elkaar kunnen bevruchten.
2. Ontwikkel het station alzijdig
Een goed station is meer dan een overstapmachine, het is een levend deel van de stad. Het moet aan alle kanten aantrekkelijk zijn.
3. Bevrijd het station van zijn gebouw
Stations verdwijnen als gebouw, in essentie worden ze allemaal openluchtstations.



Proces
4.Teken en praat
Ontwerpend onderzoek helpt om common ground te ontdekken: uitgangspunten en oplossingsrichtingen die voor alle betrokkenen voorstelbaar zijn. Deze ‘ontwerpstabiliteit’ overbrugt verschillen in ritme, tijd en zekerheid.
5. Zorg voor regie
Het station is letterlijk een poort naar de wereld, dus is een open oog voor het grotere perspectief noodzakelijk. Niet alleen aan het begin van het proces, maar permanent.
6. Maak ademende plannen
Vreemde ogen dwingen, juist daarom kan een ontwerper helpen om ambitie scherp te stellen. Dat maakt vervolgens gesprekken met alle betrokkenen mogelijk.

Tijd en geld
7. Definieer de termijn
Een goed plan schetst een perspectief dat voorbij de waan van de dag reikt, en zet tegelijk aan tot handelen in het hier en nu.
8. Let op Kairos
Tijd is één ding, de juiste tijd een ander. De Griekse god Kairos verpersoonlijkt het geschikte moment, de uitgelezen kans om een doel te bereiken.
9. Investeer
Niet alleen de juiste tijd is essentieel, ook het juiste budget.

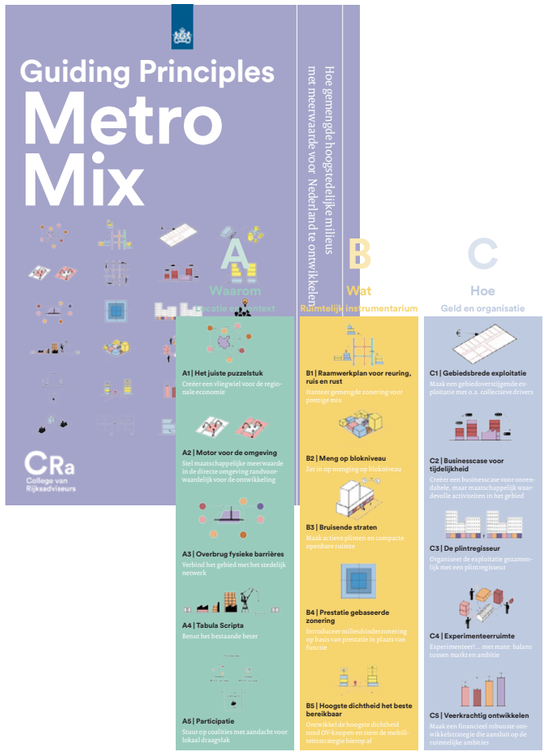


>> Ook de recente publicatie van het Bureau Spoorbouwmeester, Het Nieuwe Stationskwartier, sluit goed aan bij de gedachten van dit verdichtingsplan.

Metro Mix: hoogstedelijke functiemix

In een onderzoek in opdracht van de G5 zijn leidende principes (Guiding Principles) voor het ontwikkelen van stedelijke functiegemengde gebieden geformuleerd. Het mengen van functies in een gebied heeft tal van voordelen. Een hoogstedelijke functiemix:

1. Bespaart ruimte
2. Reduceert mobiliteit
3. Is levendiger
4. Is adaptiever in economisch magere tijden
5. Maakt delen van gemeenschappelijke voorzieningen eenvoudiger
6. Is gewild
7. Stimuleert innovatie, door ‘denken’ en ‘doen’ te combineren
8. Kan de directe omgeving helpen bij opgaven waar die mee kampt



De mix hoeft ook niet op elke plek dezelfde te zijn. Binnen een Raamwerkplan worden drie zones onderscheiden: Reuring, Rust en Ruis.

Reuring
In de Reuring-zone is ruimte voor hoogstedelijke voorzieningen met ruime openingstijden die voor dynamiek en sociale veiligheid zorgen. Woonconcepten voor ‘uithuizige’ bewoners, die sterk leunen op stedelijke en collectieve voorzieningen, sluiten hier goed op aan. De Reuring-zone vormt de ruggengraat van een gebied en ligt bij voorkeur zo dicht mogelijk bij een openbaar-vervoersknooppunt of stadscentrum.

Ruis
In de Ruis-zone wordt volop ruimte geboden aan bedrijvigheid, logistiek, verkeer en rommeligheid. Een zone met een grotere mate van tolerantie. Ligging aan hoofdverkeersroutes, met grotere kavels en gebouwen, ligt voor de hand. Ruis-zones kunnen helemaal woningvrij zijn, zodat zich hier de iets zwaardere functies kunnen vestigen, zolang de leefkwaliteit van de Reuring- en Rust-zones even verderop niet negatief wordt beïnvloed. Een dergelijk deelgebied kan monofunctioneel zijn of uit een mix van niet-wonen functies bestaan, bijvoorbeeld een poppodium met drukkerij en kantoren.

Rust
In de Rust-zone is ruimte voor wonen, groen en kantoorwerk. Hier passen alle woonvormen die zich lenen voor een hoge dichtheid en niet in de andere twee zones passen, waaronder gezinsappartementen, boven-benedenwoningen, townhouses, enzovoorts. Deze zone is, net als reuring en ruis erg geschikt voor klimaatadaptatie, parken en recreatieve verbindingen naar buiten.

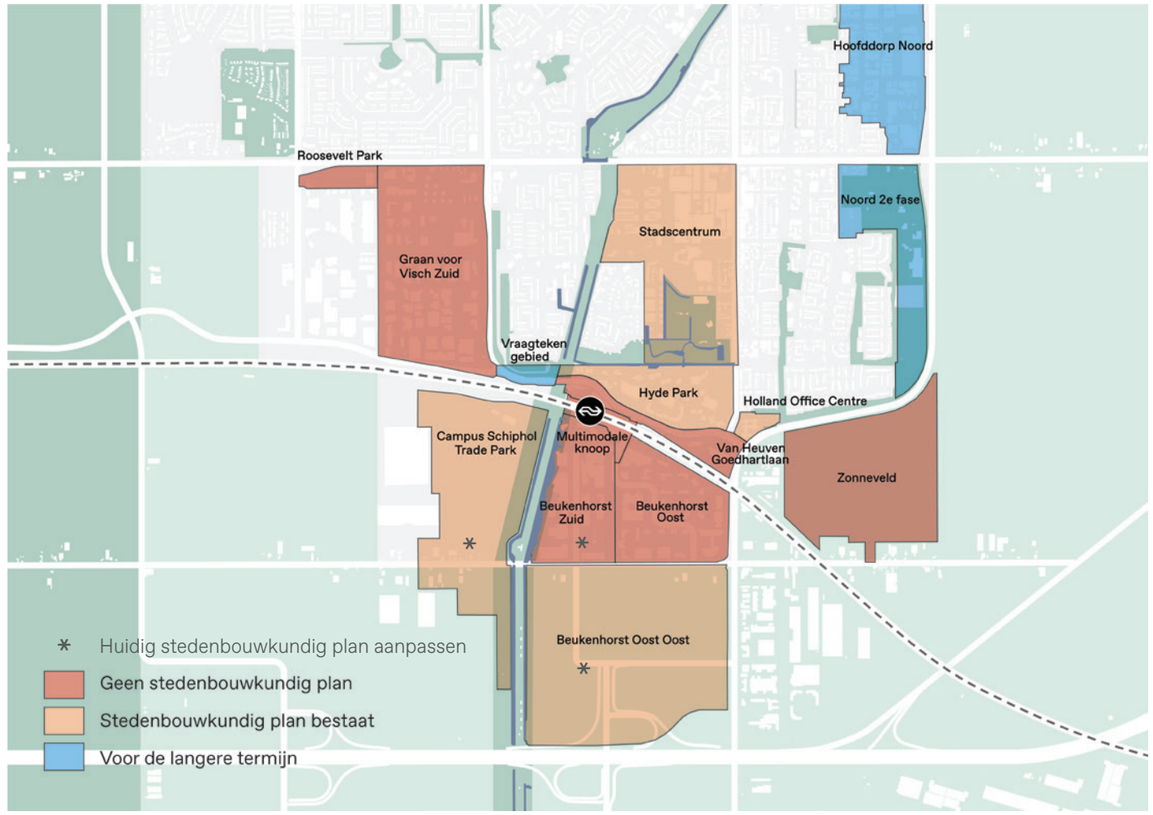
2 Opgave en Ambities

Een indruk van de huidige situatie

Hoofddorp ligt op een strategische locatie binnen de MRA in de nabijheid van Schiphol, de Zuid-as en Amsterdam. Om deze reden zijn er rond het station voornamelijk kantoor en werkgerelateerde functies te vinden. De overige deelgebieden kennen allen hun eigen identiteit en kwaliteiten. Zo bestaat het centrum voornamelijk uit winkelgerelateerde voorzieningen. In de huidige situatie vormt de infrastructuur veelal de scheiding tussen de verschillende functies en deelgebieden.

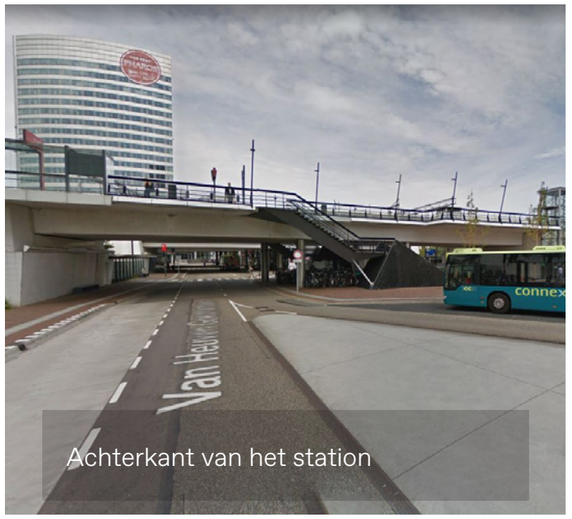
In Hoofddorp kunnen in het stationsgebied 9.800 nieuwe woningen toegevoegd worden en zal de werkgelegenheid met naar 11.000 banen groeien. In dit rapport verkennen we de mogelijkheden en kansen die dit oplevert voor de stad, waarbij de focus zal liggen op het stationsgebied en de transformatie van Graan voor Visch Zuid.

Hieronder is een overzicht te zien van de status van de deelgebieden. Waarbij voor sommige gebieden wel een stedenbouwkundig plan is gemaakt in het verleden, maar door de veranderende context over tijd niet meer bruikbaar is.





Uitzicht van de Geniedijk



Achterkant van het station



Straatprofiel in Beukenhorst Zuid



Uitzicht van Van Heuven Goedhartlaan



Kantoren en bedrijventerreinen in Graan voor Visch Zuid



Zonnepanelen in het landschap op zonnepark



Voorzijde van het station

Waar bouwen we op voort?

In de eeuwen voor de droogmaking in 1850 was het Haarlemmermeer een enorme watervlakte. De Haarlemmermeerpolder is omgeven door een ringvaart. In het noordoosten van de polder ligt Schiphol, wat voor een groot deel sturend is geweest voor de ontwikkeling van Hoofddorp. Ook in de toekomst en met het oog op de ontwikkelingen in het stationsgebied biedt de nabijheid van Schiphol en Amsterdam kansen voor de positionering en aantrekkingskracht van het stationsgebied. Hoofddorp is het grootste ‘dorp’ in de Haarlemmermeerpolder met een inwonersaantal van 76.000 (2020).



1800, Haarlemmermeer



1852, Droogmaking Haarlemmermeer



1950, Ontstaan dorpen

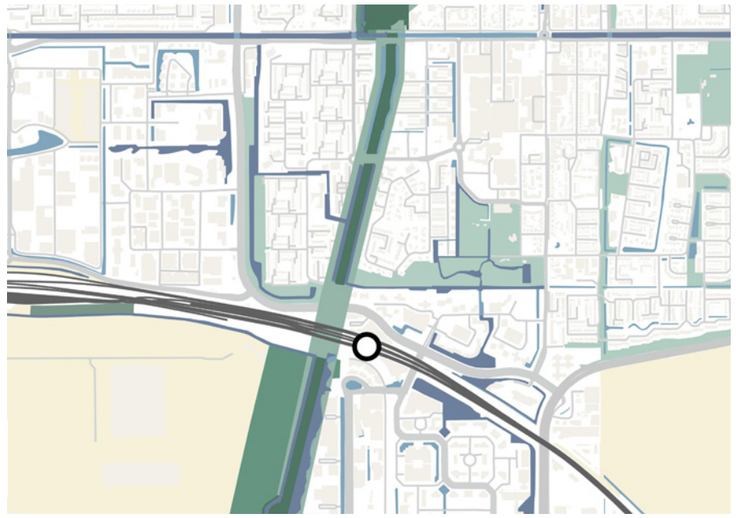


1970, Uitbreiding Schiphol



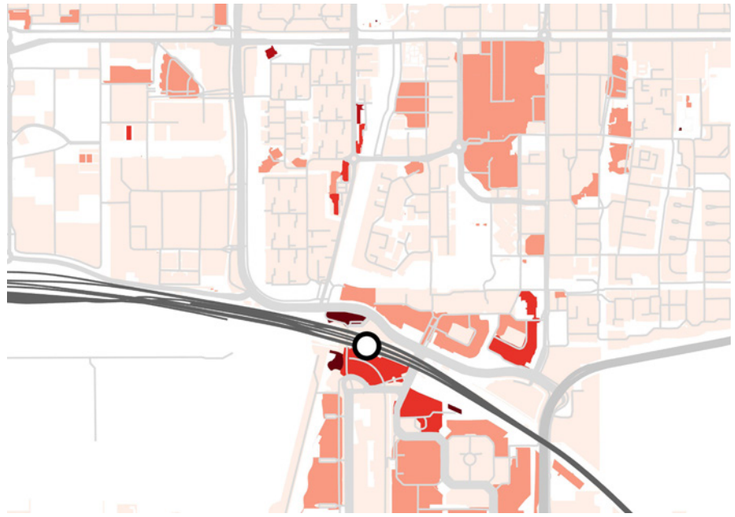
2020, Uitbreiding Hoofddorp richting westen





Landschapstructuur

- landbouw/gras
- hoofdgroen
- Geniedijk
- hoofdwater
- gebouwen



FSI (Floor Space Index) per blok

- <1
- 1-2
- 2-3
- 3-4
- >4



Bouwfunctie

- bijeenkomstfunctie
- winkelfunctie
- onderwijsfunctie
- kantoorfunctie
- zorgfunctie
- sportfunctie
- logiesfunctie
- industrie
- overig
- woonfunctie



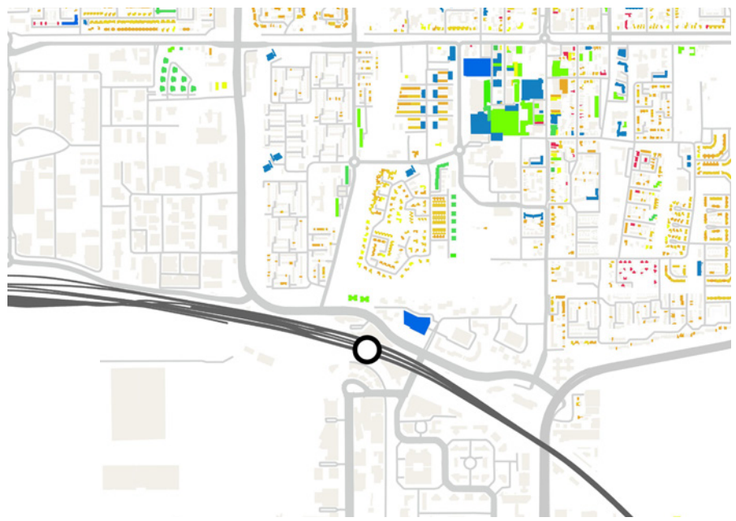
Bouwjaar

- <1900
- 1900-1939
- 1940-1964
- 1965-1974
- 1975-1984
- 1985-1994
- 1995-2004
- 2005-2040



Werk locaties

- 1-2000 m²
- 2000-5000 m²
- 5000-10000 m²
- 10000-20000 m²
- 20000-40000 m²
- 40000-100000 m²



Grootte van huizen

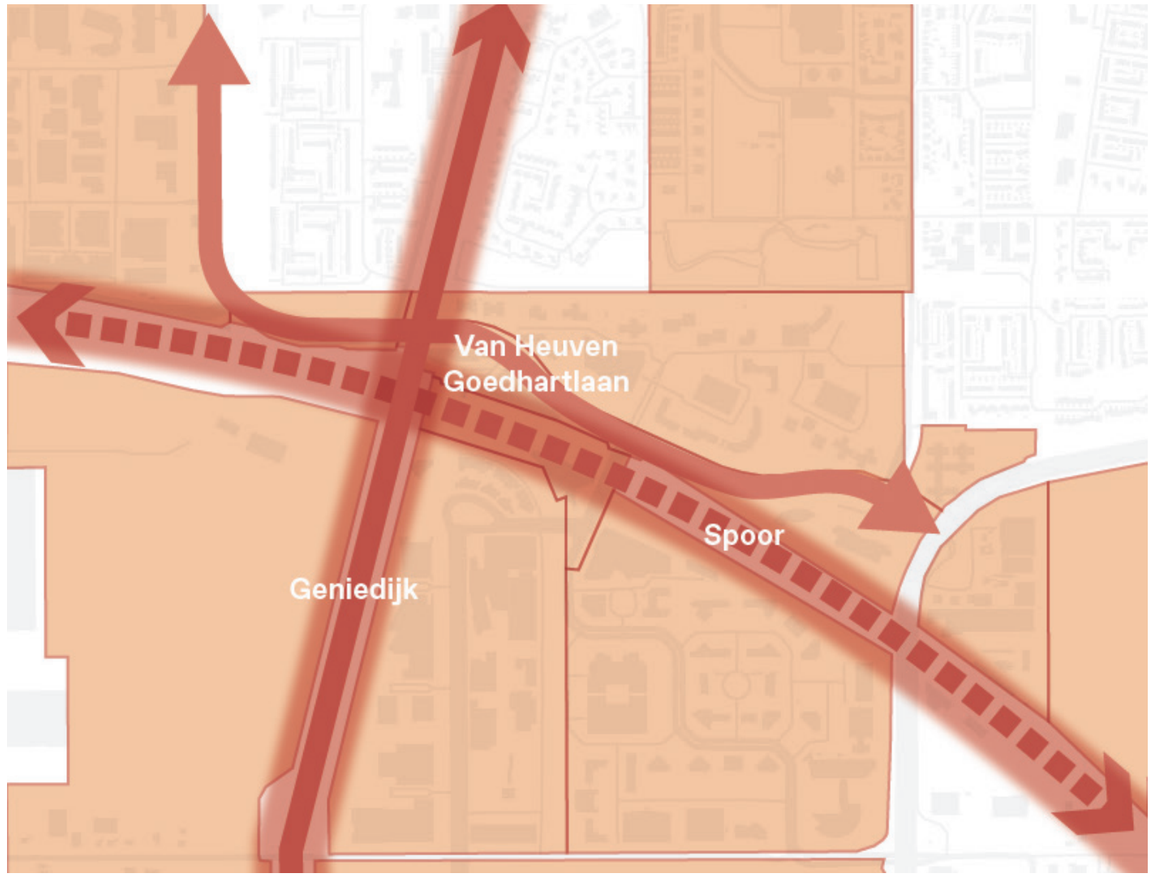
- ggb < 50m2
- ggb 50-75m2
- ggb 75-100m2
- ggb 100-125m2
- ggb 125-150m2
- ggb 150-200m2
- ggb 200-250m2
- ggb > 250m2
- app < 50m2
- app 50-75m2
- app 75-100m2
- app 100-125m2
- app 125-150m2
- app 150-250m2
- app > 250m2
- geen wonen

Het stationsgebied van Hoofddorp is gefragmenteerd en afgesloten van de stad door infrastructurele barrières

In de huidige situatie is te zien dat verschillende infrastructurele barrières de uitwisseling tussen verschillende wijken in Hoofddorp ernstig bemoeilijken. De voornaamste zijn de Van Heuven Goedhartlaan tussen het station en Hydepark / het centrum, de hooggelegen spoorlijn en de Geniedijk.

De grote wegen worden gedomineerd door de auto en zijn slecht toegankelijk voor de voetganger en fietser. het station ontbeert een duidelijke herkenbaarheid, identiteit en functionaliteit.

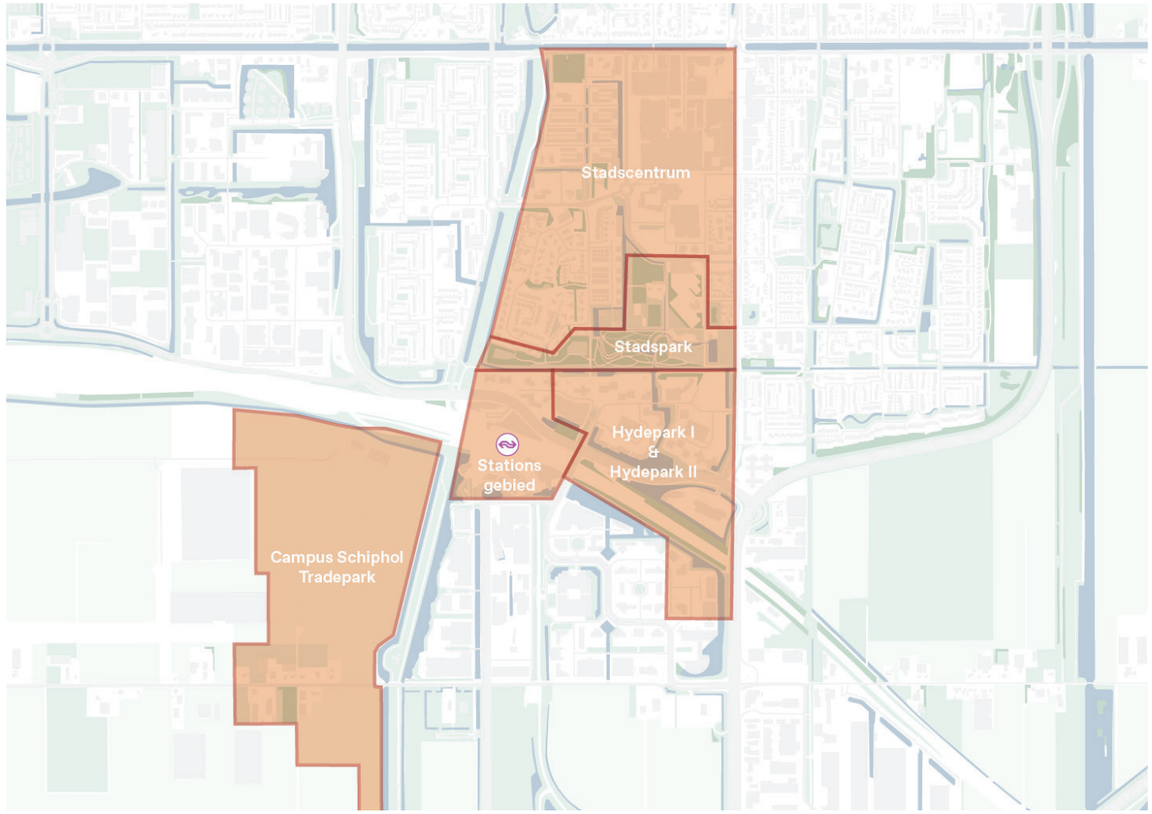
Door deze barrieres te slechten ontstaat er de mogelijkheid tot uitwisseling tussen de verschillende deelgebieden en ontstaat de kans om lopen en fietsen te stimuleren.



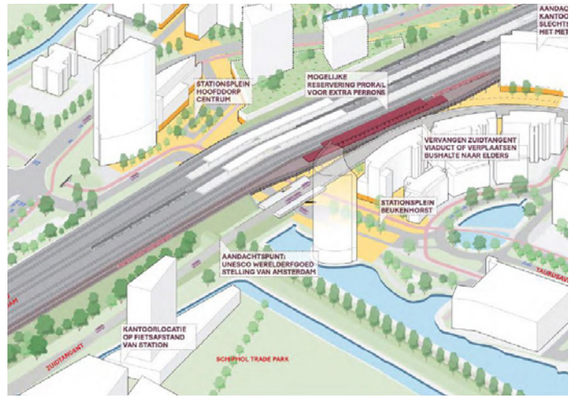


Onderzoeksgebieden rond Station Hoofddorp

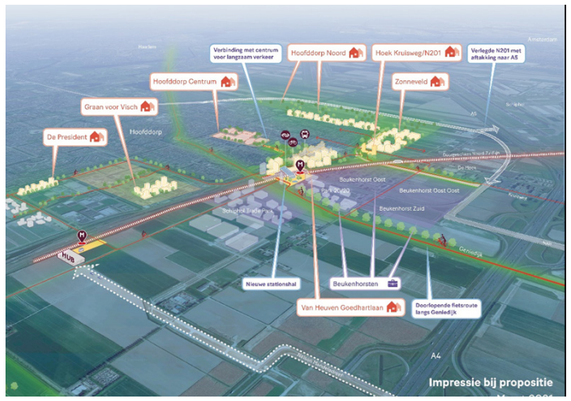
Rondom het Stationskwartier zijn enkele projecten in de maak. In de basis volgen we deze ontwikkelingen en sluiten we hierop aan met het raamwerk. Er zijn enkele aandachtspunten om de verbinding tussen de deelgebieden en lopende projecten goed op elkaar aan te sluiten. Deze worden genoemd in hoofdstuk vier, waar we alle deelgebieden langslopen.



Hoofddorp Stationsgebied (Studie: Posad Maxwan)



Schiphol Trade Park Campus (Studie: Posad Maxwan)



Hyde Park (MVRDV)



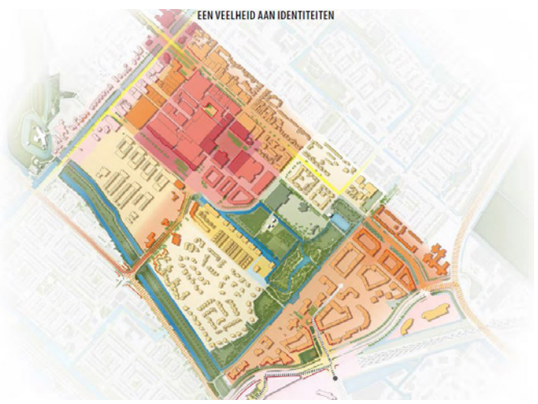
Stadspark (Loos van Vliet)



Stedenbouwkundig plan Stadscentrum

Stationsdistrict & Hyde Park 2 (Studie: MVRDV)



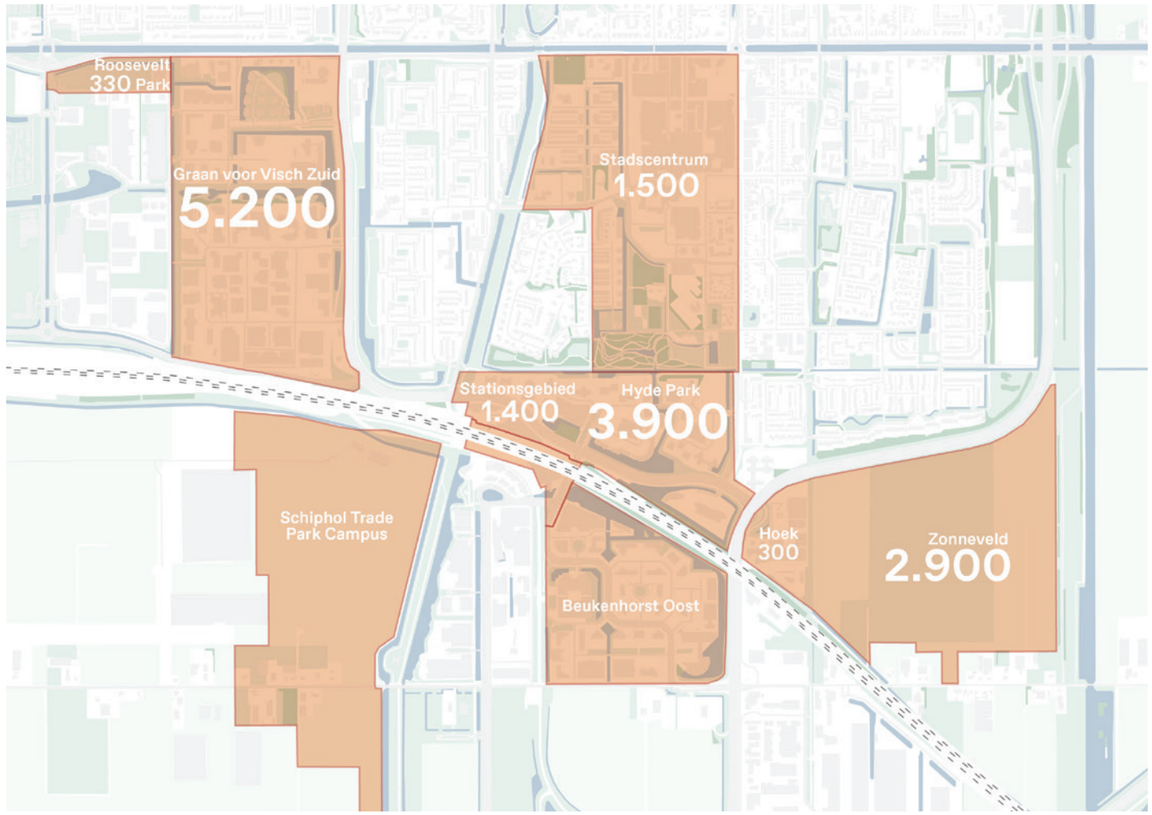


Programmaverdeling

De totale vraag naar woningen komt neer op een aantal van 15.500 binnen dit deel van Hoofddorp. Ruim vijfduizend woningen hiervan zijn al onderdeel van vergevorde plannen, zoals Hyde park. Binnen deze studie wordt voornamelijk gefocust op de resterende 9.800 woningen. Het grootste aandeel landt in Graan voor Visch Zuid dat een woon-werk gebied wordt. Direct ten westen van het station zijn 1.400 woningen voorzien. Vanwege beperkingen van het vliegverkeer is het op dit moment niet mogelijk om aan de oostzijde van het spoor woningen te realiseren.

De 11.000 banen die geaccomodeerd moeten worden landen voornamelijk in de directe omgeving van het station, met de nadruk op Beukenhorst Oost.

De ontwikkeling van het Zonneveld is voorzien na 2030.



15.500 woningen toe te voegen in Hoofddorp waarvan 9.800 nieuwe t.o.v. de bestaande plannen in Stadscentrum, Hyde Park en Roosevelt Park

Woningtypen
Stationsgebied Hoofddorp is interessant voor die doelgroepen die waarde hechten aan stedelijk wonen en de nabijheid van een breed aanbod van openbaar vervoer, werk, horeca, culturele voorzieningen, winkelaanbod en maatschappelijke voorzieningen. Bovendien zorgt het openbaar vervoer ervoor dat Schiphol, Amsterdam, Leiden, Den Haag en Utrecht binnen afzienbare tijd bereisbaar zijn.

Er wordt gestreefd naar nieuwbouw die iets toevoegt aan de huidige type woningen in de woningvoorraad . Leidend hierin is het betaalbaarheid uitgangspunt uit het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025 (2019.0058049), dat betekent dat 50% van woningen in het betaalbare segment wordt gerealiseerd. Waarbij onder betaalbaar de NHG-grens wordt verstaan.

Vanuit de doelgroepen bezien kan gedacht worden aan de volgende woningtypen, waarbij aangetekend dat het indicaties betreft. De creativiteit van ontwikkelaars wordt gevraagd om ook andere aantrekkelijke woningplattegronden te ontwikkelen:

- Jongeren en studenten: sociale huurwoningen (campuscontracten), 1- en 2-kamerwoningen, indicatief 25-40m^2. Met eventueel gedeelde voorzieningen en ontmoetingsruimte.
- Starters: sociaal (jongerencontracten) en middensegment in koop en huur, minimaal 2-kamerwoningen, indicatief 40-60 m^2.
- (Jonge) stedelijke gezinnen in sociale huursegment waarbij woningtype wordt afgestemd met corporatie.
- (Jonge) stedelijke gezinnen: midden- en vrije sectorsegment in huur en koop, minimaal 3-kamer appartementen en maisonnettes (indicatief vanaf 80 m^2) met aantrekkelijke buitenruimte en een goed toegankelijke berging voor de (elektrische) (bak)fietsen en kinderwagens van het gezin. Een dusdanig aantrekkelijke woning dat de eventuele eerste voorkeur voor Amsterdam snel vergeten is.
- Empty nesters/ senioren: alle segmenten (sociaal, midden en vrije sector), royale 3-kamerwoning vanaf 70 m^2, prettige eigen buitenruimte, goed bereikbare berging voor elektrische fietsen (of scootmobiel op termijn). Een dusdanig aantrekkelijk appartement dat men de eengezinswoning ervoor verlaat.
- Expats: midden- vrije sector huursegment, van 2-kamerwoning voor de jonge buitenlandse kenniswerker met kleine beurs (indicatief 40-60m^2) tot ruime maisonnettes voor de buitenlandse expatgezinnen met ruim budget (indicatief vanaf 80 m^2).

Naar **8 ambities** voor een levendig en leefbaar stationsgebied.

Op basis van de ambitie van de gemeente en de analyse van de huidige situatie zijn we gekomen tot 8 speerpunten voor de ontwikkeling van Hoofddorp. Deze ambities worden vertaald in ruimtelijke ingrepen die tezamen het raamwerk vormen. Door deze te combineren en waar mogelijk elkaar te versterken ontstaat een raamwerk dat de tand des tijds kan doorstaan en toewerkt naar een toekomstbestendig Hoofddorp.

1. Stedelijke leven stimuleren

2. Gezond micro klimaat realiseren

3. Waterstructuren vasthouden en gebruiken

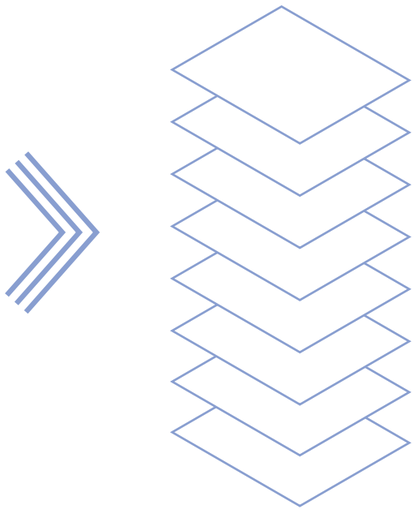
4. Mobiliteitstransitie mogelijk maken

5. Integrale en diverse functiemix hebben

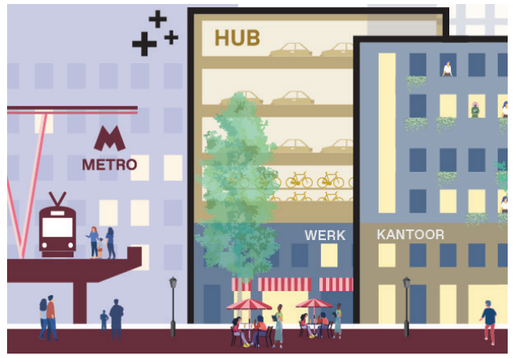
6. Beloopbare straten

7. **Polder-identiteit**

8. Stille, vredige woonblokken maken



1. Stedelijke leven stimuleren



2. Gezond micro klimaat realiseren



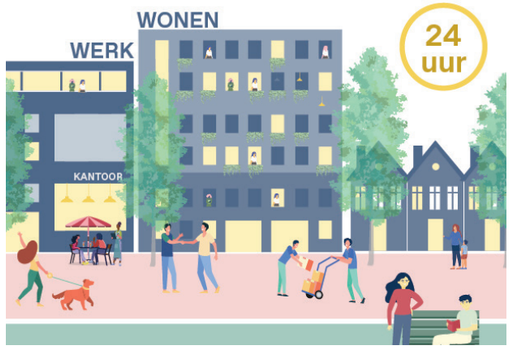
3. Waterstructuren vasthouden en gebruiken



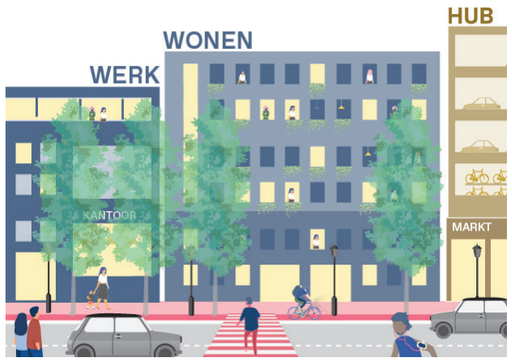
4. Mobiliteitstransitie mogelijk maken



5. Integrale en diverse functiemix hebben



6. Loopbare straten met superblokken



7. Polderidentiteit



8. Stille, vredige woonblokken maken

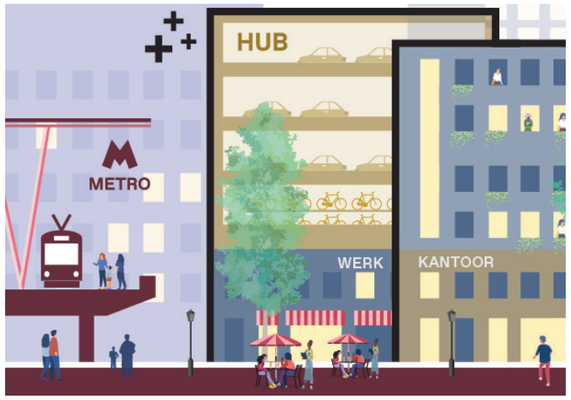


Raamwerk voor de stationsomgeving



1. Eén groot, levendig stadscentrum

De ontwikkeling van het Stationskwartier biedt de kans om het gebied van station tot winkelhart als één groot levendig centrum te beschouwen. Het stationsgebied vormt hierbij geen concurrentie voor het huidige centrum, maar ontwikkelt zich als een complementair hart in programma en ruimtelijke kwaliteit. Het stationplein vormt de kern van het nieuwe stedelijke interactiemilieu. Aan de westkant vooral gericht op bewoners en bezoekers, aan de oostkant op werknemers en bezoekers. Het Stadspark krijgt door deze ontwikkeling een centrale ligging in het nieuwe stadscentrum en kan worden geschouwd als het ‘’Central Park’’ van Hoofddorp.

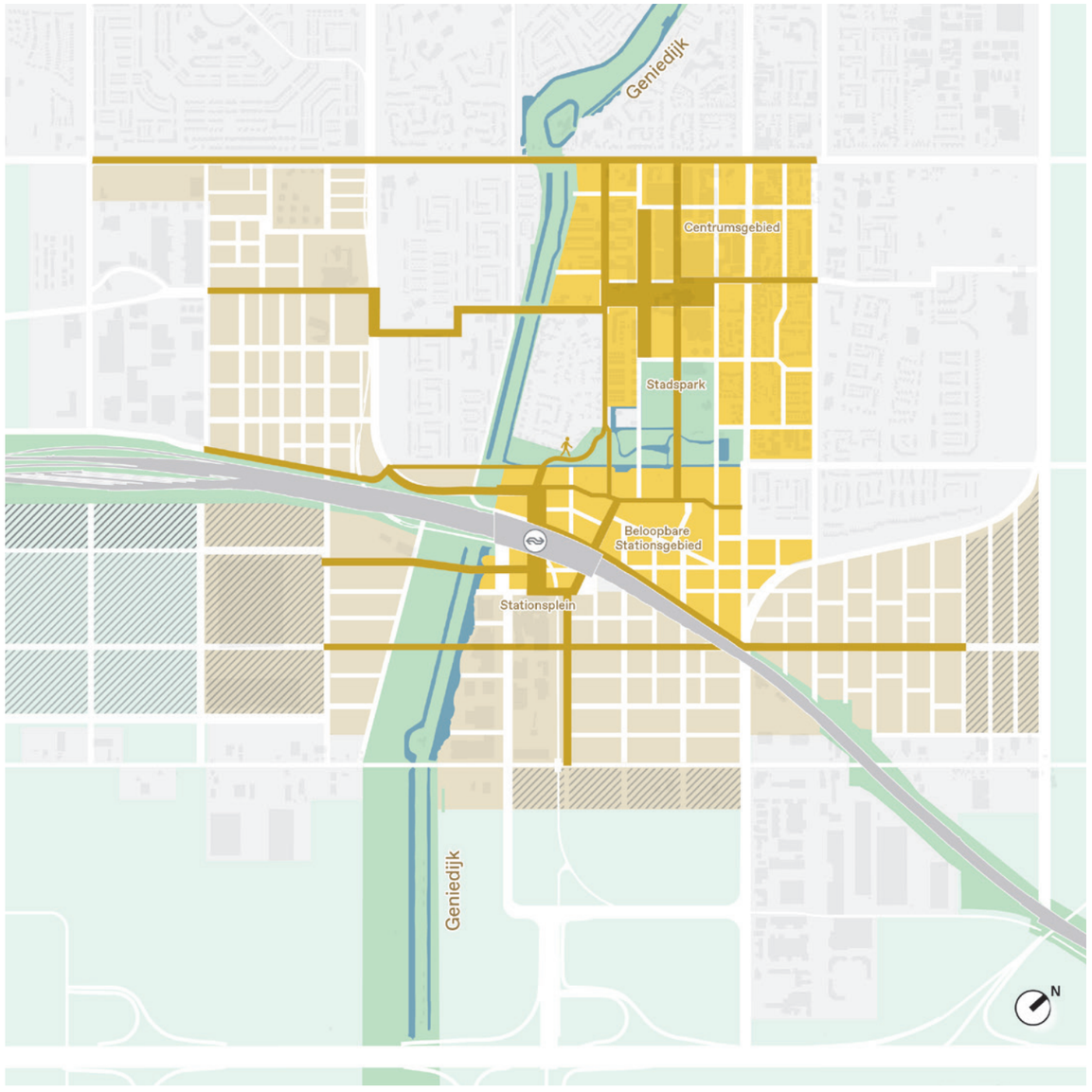


Ambitie: Stedelijke leven stimuleren

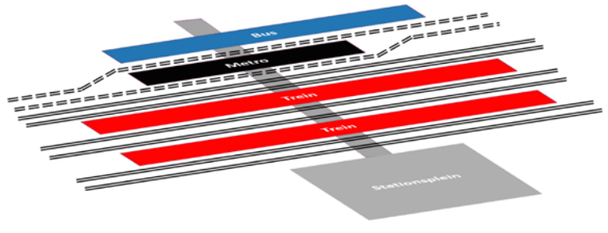






Schema Mulitmodale Knoop Hoofddorp (MKH),
bekeken vanuit stadscentrum.



- Verdubbeld centrum
- Ontwikkelgebieden
- Toekomstige ontwikkelingsgebieden
- Beloopbare routes
- Belangrijkste groen-blauwe structuren
- Hoofddorp station.
- Spoorlijn

2. Robuust groene polder grid als basis

In het raamwerk bouwen we voort op het kenmerkende groene raamwerk van Hoofddorp. De gridstructuur is tot op de dag van vandaag de leidende structuur van de polder. Aan deze lange linten vestigden zich akkerbouw.

We bouwen voort op de huidige polderlinten als verbinding tussen de verschillende plangebieden/wijken en de opgestelde visie Polderlinten en sluiten aan op omliggende recreatiegebieden waaronder PARK21. Deze linten gebruiken we om Hoofddorp klimaatadaptief te maken door het toevoegen van groen en water waar mogelijk. Elk lint krijgt een unieke beplanting/boomkeuze die zorgt voor een herkenbare identiteit. Hierbij wordt gerefereerd aan de historie door het gebruik van verschillende fruitsoorten (bijv. appel- en perenbomen)



Ambitie: Gezond micro klimaat realiseren










Naast de groene routes krijgt elke wijk een eigen parkje en/of groen plein dat de ontmoetingsruimte vormt voor de bewoners en gebruikers van de wijk. Deze kan soms een balkon vormen aan het landschap, een park dat aansluit op de geniedijk of juist een omsloten park in het midden van een wijk. Naast de functie van ontmoetingsruimte dragen deze openbare ruimtes bij aan het tegengaan van hittestress, vergroten van biodiversiteit, als waterbuffer en identiteitsdrager van de wijk.

- Klimaatadaptieve polderlinten
- Groene recreatieve verbindingen
- Stadspark
- Geniedijk
- Park blokken
- Belangrijkste groen-blauwe structuren
- Groene hofjes (collectief)

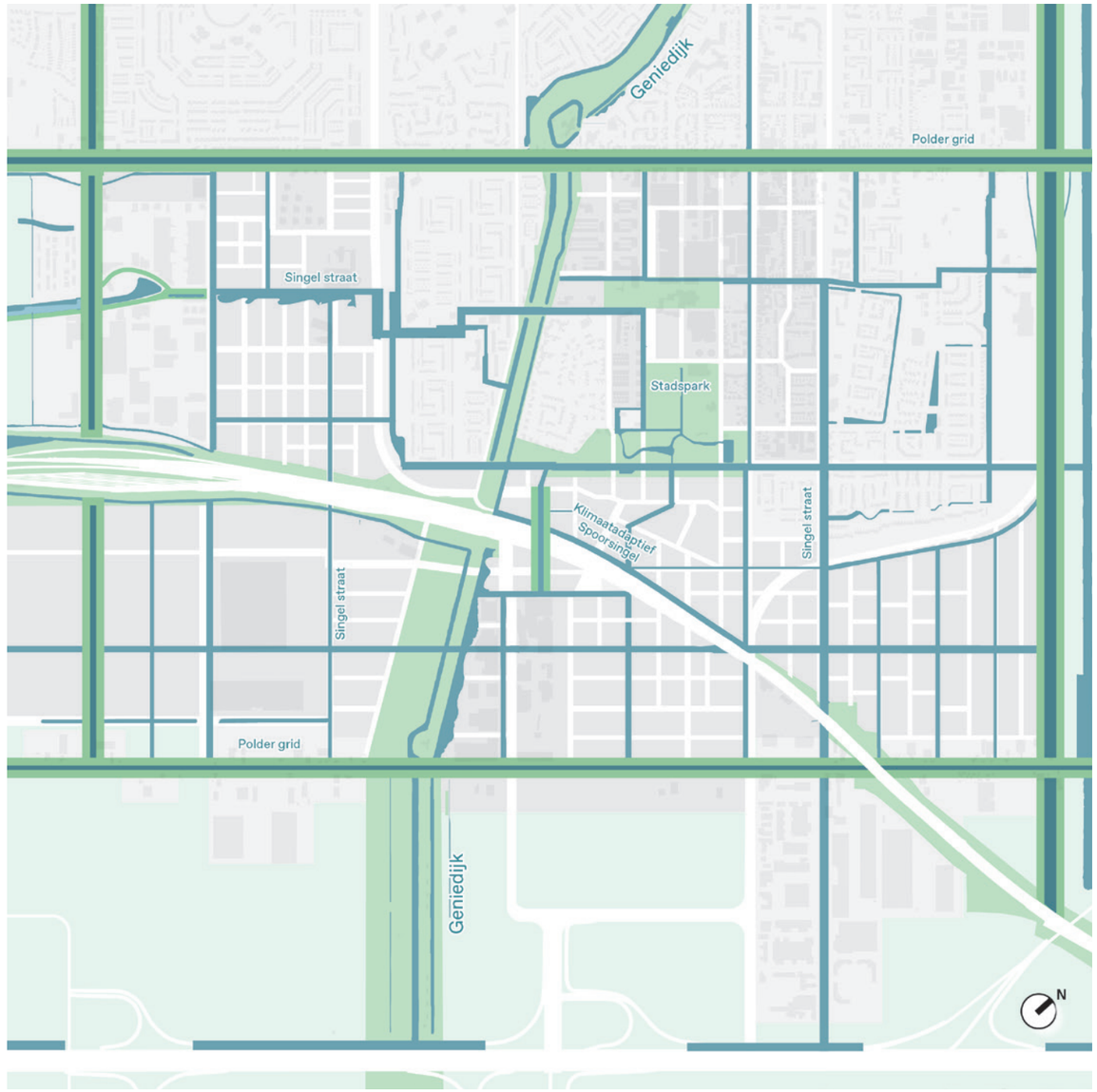
3. Water als dragend element van het polder grid als basis

Net als het groen vormt het water een onlosmakelijk onderdeel van de identiteit van de Haarlemmermeerpolder en dus ook van Hoofddorp. Als uitgangspunt houden we in het raamwerk daarom het bestaand wateroppervlak minimaal gelijk aan de huidige situatie. Daarnaast compenseren we elke toegevoegde vierkante meter verharding door middel van 15% extra wateroppervlak binnen het raamwerk. Het hemelwater wordt daarbij van het riool afgekoppeld en afgevoerd op het poldersysteem.



Ambitie: Waterstructuren vasthouden en gebruiken

Op drie schalen verbeteren we het watersysteem in het raamwerk; het grid, in de parken en per blok. Deze drie schaalniveaus staan altijd met elkaar in verbinding. 1. Op de schaal van het grid voegen we waar mogelijk water toe aan het profiel van de linten. 2. Op de schaal van de deelgebieden/wijken krijgen waterinfiltratie en waterbuffering een prominente rol in het ontwerp van de parken/pleinen. 3. Op de kleinste schaal wordt het water zichtbaar afgevoerd van het gebouw naar de (groene) binnentuinen. Voor de verdichting van het stationsgebied betekent dat de bestaande hoeveelheid wateroppervlakte ten minste gehandhaafd wordt en dat er voor elke extra vierkante meter verharding die er wordt toegevoegd aan een deelgebied, er ook 15% extra oppervlaktewater bijkomt. Water kan een bijdrage leveren aan de ambiance van een gebied.









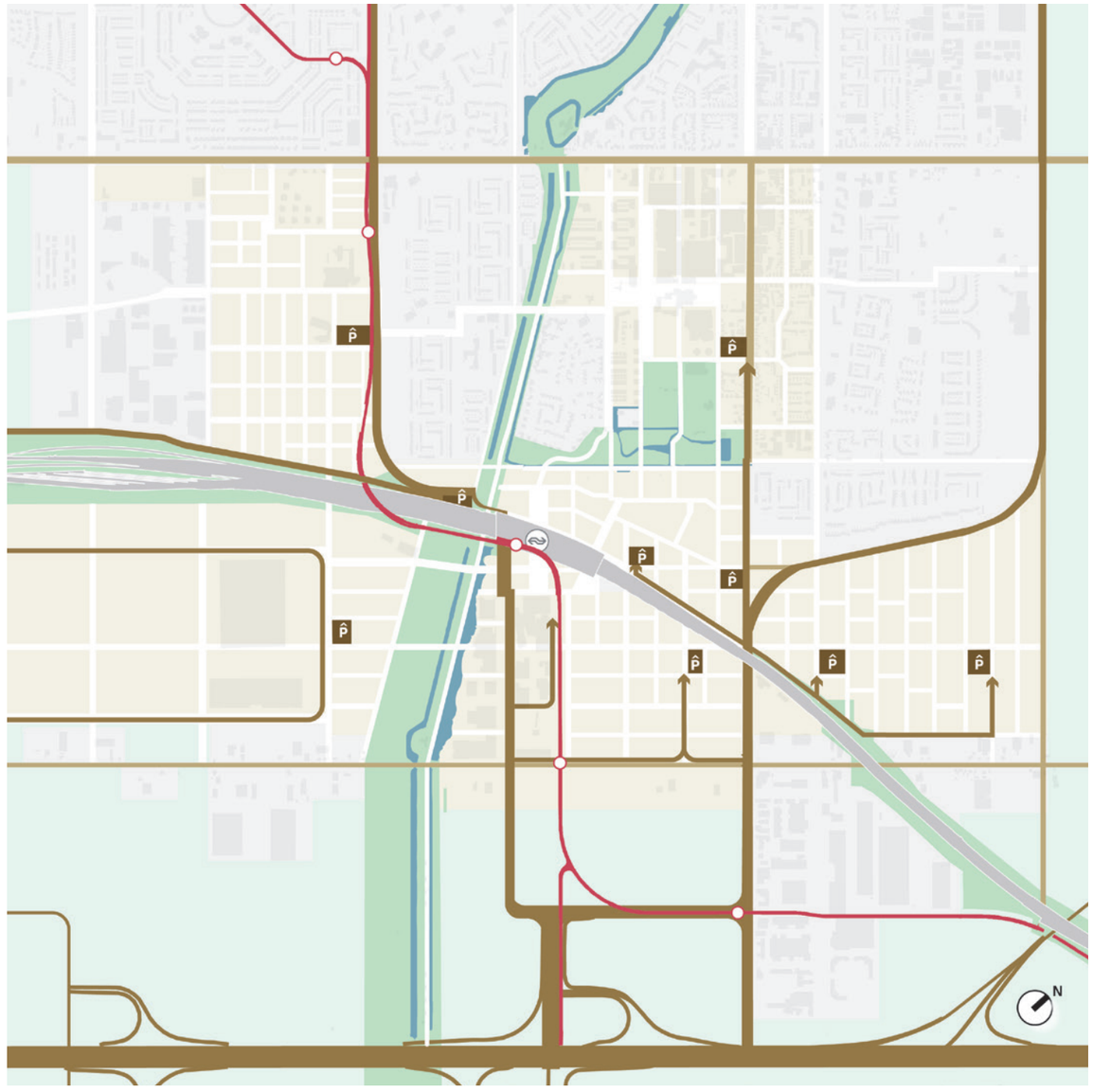

4.a Weginfrastructuur & parkeren

De meeste ruimte voor verdichting in het stationsgebied onstaat door anders met autoverkeer om te gaan. Conform de netwerkstudie van de gemeente Haarlemmermeer, de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio is het streven om autoverkeer zo veel als mogelijk via de buitenranden van de kernen af te wikkelen. In welk tempo en tot welke mate dit mogelijk is is onderwerp van een nog lopende verkenning.

Het deel van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de N201 en het station kan onder een aantal voorwaarden worden opgeheven. Ook de omrijbeweging Taurusavenue – Van Heuven Goedhartlaan (VHG-laan) om het station heen kan er uitgehaald worden, door de Taurusavenue via het huidige busstation onder het station door te voeren. Hiervoor is wel een tijdelijk busstation nodig. Op termijn is het idee dat alle bussen op het verhoogde busstation stoppen. Uiteindelijk zou ook de directe verbinding Taurusavenue – VHG-laan opgeheven kunnen worden door het verkeer via onder meer de Nieuwe Bennebroekerweg te leiden. Hiermee krijgt ook de rest de VHG-laan in Hoofddorp een veel minder dominante rol in het autonetwerk.

Binnen het plangebied krijgt elk deelgebied minstens een eigen parkeerhub waar het parkeren van auto's centraal wordt opgelost. Deze hubs kunnen tevens gebruikt worden voor het aanbieden van deelauto's en/of –fietsen, en voorzieningen in de plint. Op deze manier krijgt de parkeerhub zelf ook de functie van ontmoetingsplek.

Het centraal organiseren van het parkeren zorgt voor meer ruimte in de straten voor groen/water, ruimtelijke kwaliteit en sociale ontmoetingen. Hierbij wordt gestreefd naar een maximale afstand van 250 meter van hub tot bestemming. In sommige deelgebieden is het daarom noodzakelijk om meerdere hubs te realiseren.

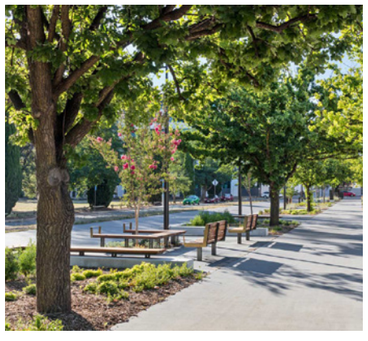


4.b Beloop- en fietsbaar stations-gebied met veel mobiliteitskeuzes

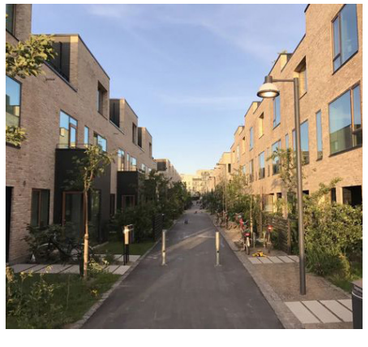
Doordat doorgaand autoverkeer buiten het stationsgebied gehouden wordt, krijgen voetgangers en fietsers de ruimte in het centrumgebied van Hoofddorp (van stationsplein tot en met het winkelhart). Voornamelijk de Van Heuven Goedhartlaan vormt op dit moment een grote barrière tussen het station en het winkelhart. Door het autoverkeer om te leiden kan het stationsgebied en winkelhart aan elkaar gehecht worden, wat essentieel is om één groot centrum te maken van dit gebied waar een plek ontstaat om te verblijven in plaats van te verplaatsen. De nabijheid van functies in het centrum wordt gefaciliteerd door de fijnmazigheid van grid toe te laten nemen hoe dichter je bij het centrum komt. Overigens zal het centrum altijd vanuit alle richtingen ook met de auto bereikbaar blijven.

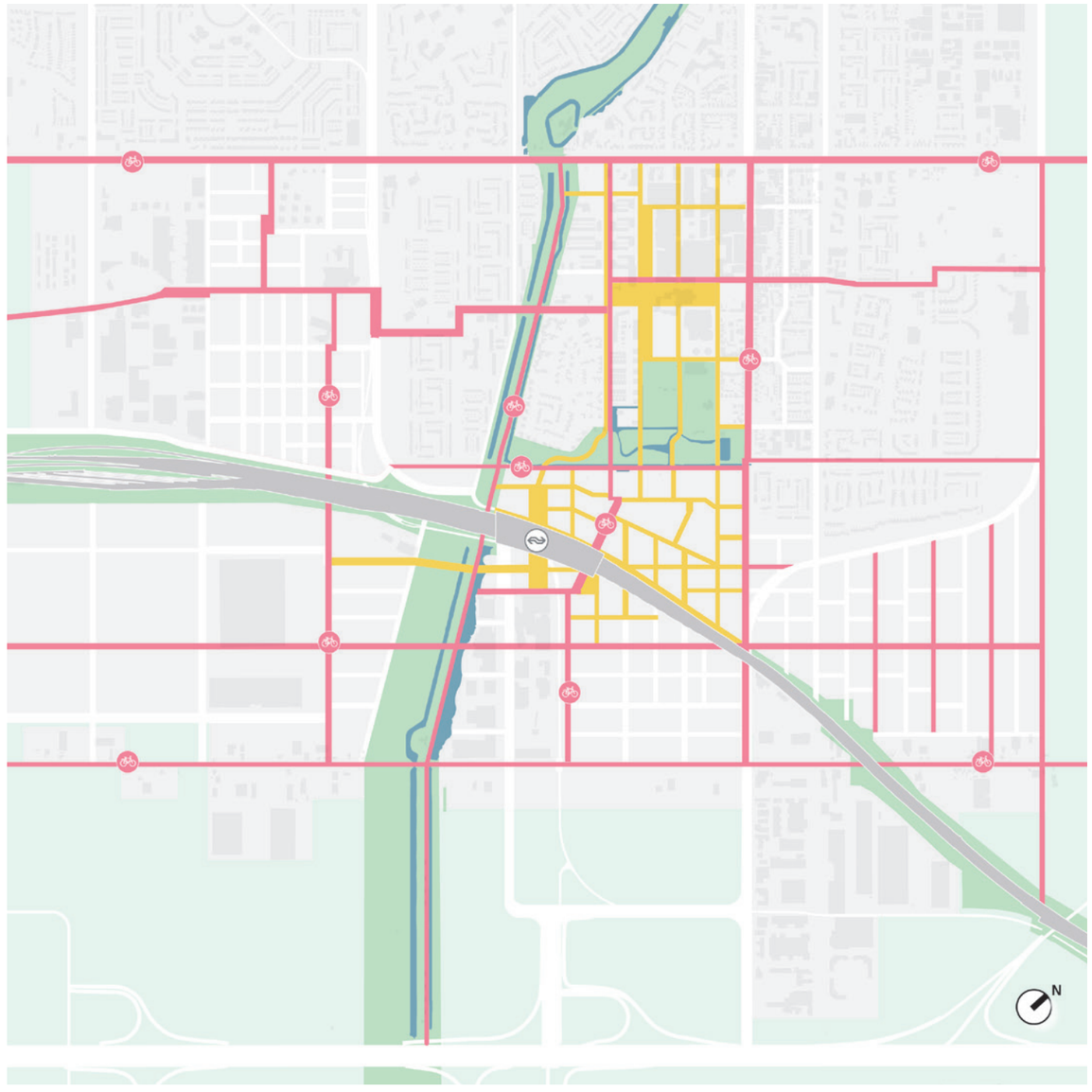


Ambitie: Mobiliteitstransitie mogelijk maken





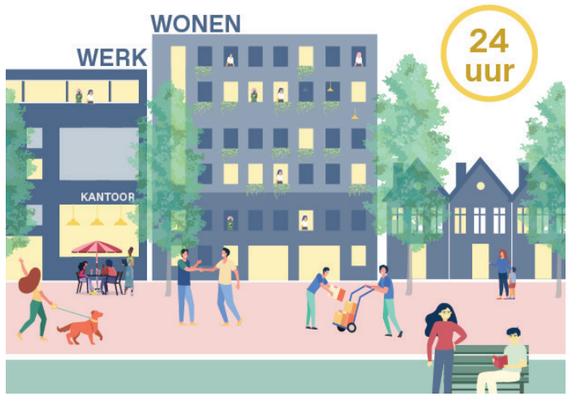





5. Rust, Reuring en Ruis
- raamwerk voor functiemenging

In het verleden deelden we de stad rigide op in zones met hun eigen functie. Nu weten we dat gebieden met gemengde functies cruciaal zijn voor de leefbaarheid van de stad. In zulke gebieden kunnen we op korte afstand van elkaar werken, wonen, sporten, uitgaan, lawaai maken, flaneren en tot rust komen. Maar in de praktijk lopen we aan tegen een probleem: verschillende functies blijken nogal eens te botsen.

Een raamwerkplan helpt om die paradox op te lossen en grip te krijgen op de complexiteit. In het raamwerkplan onderscheiden we drie zones. In elk van die zones kunnen we wonen,



Ambitie: Diverse functiemix hebben

Rust

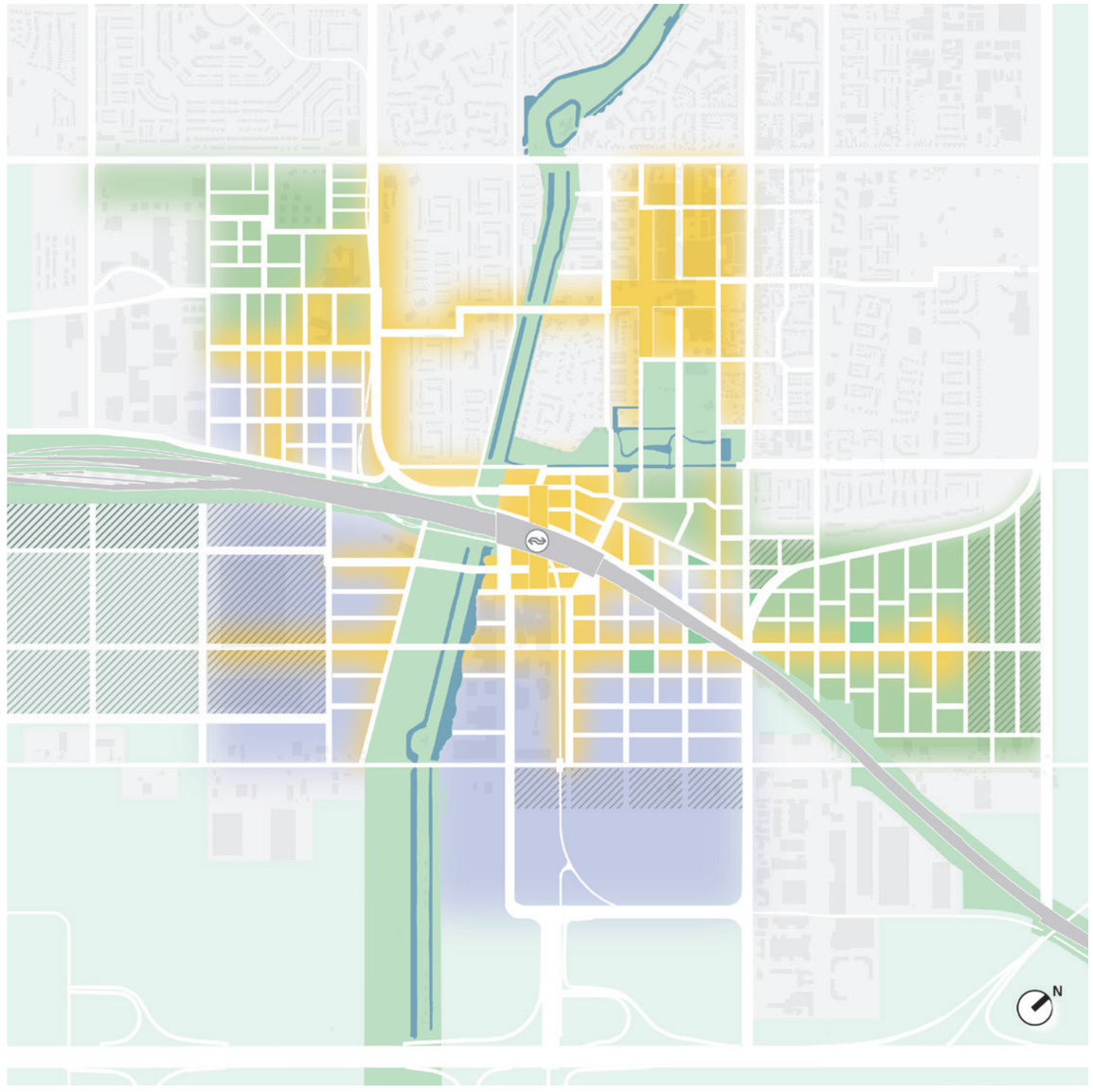


Reuring



Ruis



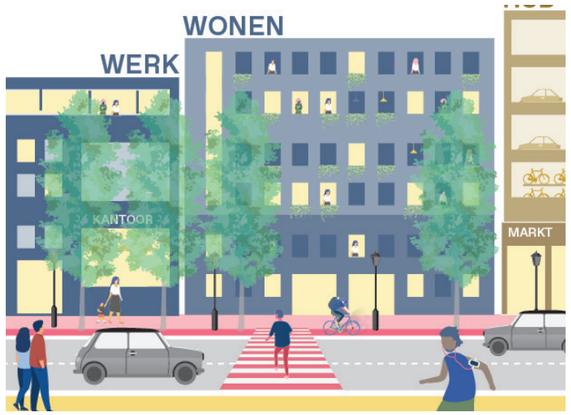


in elk van die zones is ruimte voor andere stedelijke functies. Maar elke zone heeft zijn eigen accent: Reuring, Rust of Ruis. De indeling van de zones is niet gebaseerd op functie, maar op (stedelijke) kwaliteiten.

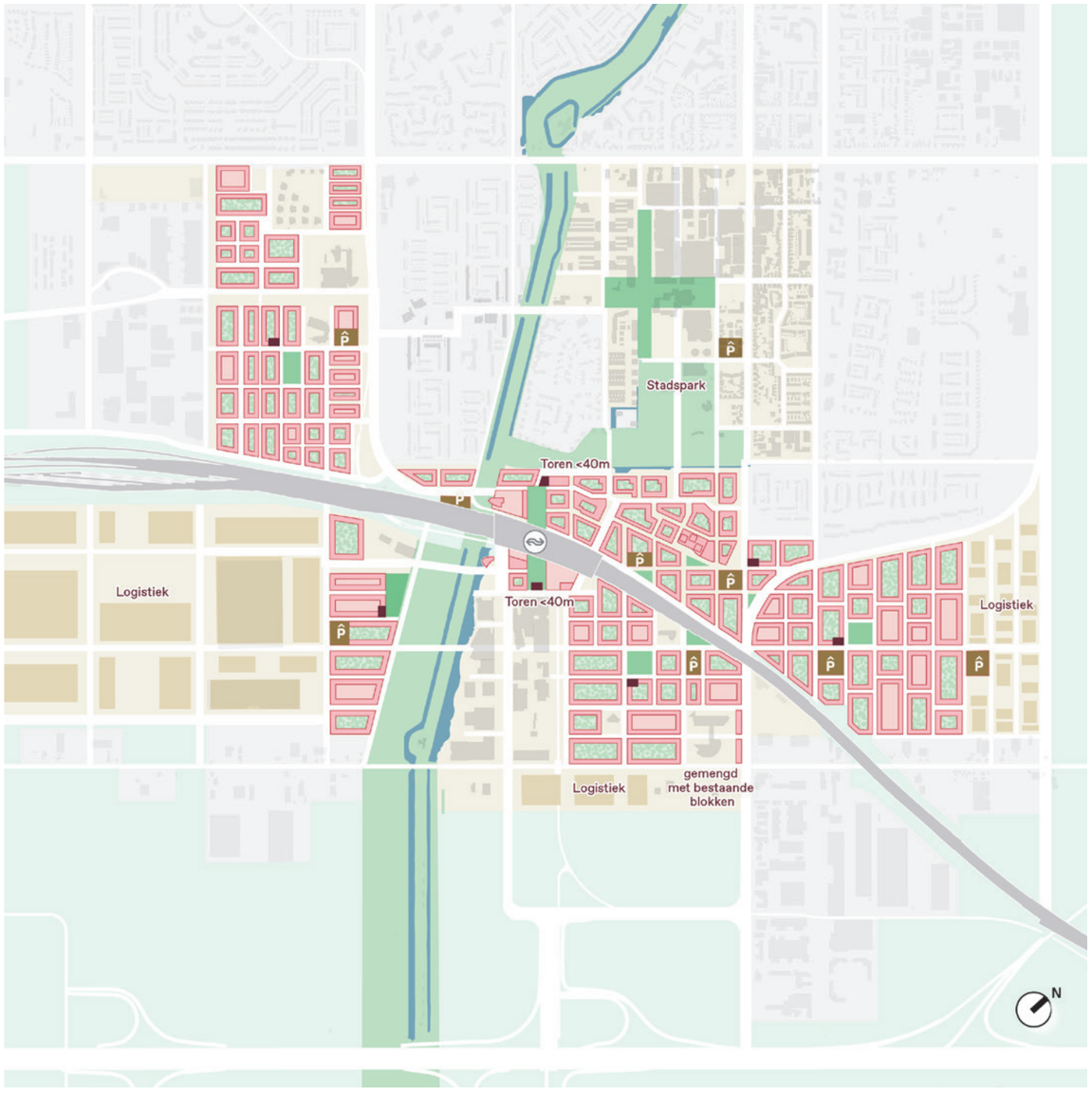
Reuring
Ruis
Rust
Hoofddorp station
Belangrijkste groen-blauwe structuren

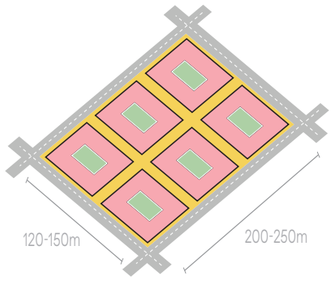
6. Polderblok structuur

Het gesloten bouwblok vormt de basistypologie voor dit raamwerk. Deze typologie sluit aan en versterkt de structuur van het onderliggende gridstructuur van Hoofddorp. Per deelgebied vormt een toren van maximaal 40 meter (voor zover vanuit LIB beperkingen mogelijk) de uitzondering op de middelhoge bouwblokken. De torens vormen onderling een eenheid en markeren de verschillende deelgebieden. Deze markeren bijzondere plekken binnen het deelgebied. Als uitzondering op het grid van bouwblokken kan eenvoudig één bouwblok uit het grid gespaard worden zodat hier het park of plein ontstaat voor het betreffende deelgebied.

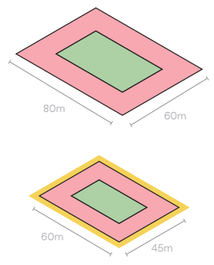


Ambitie: Loopbare straten met superblokken

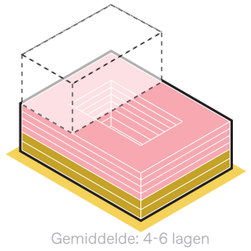




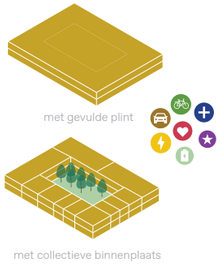
Superblok gemaakt van kleinere blokken met autovrije straten en meer openbare ruimte



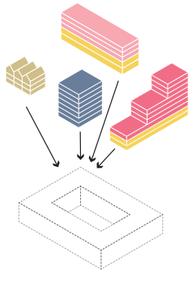
Elk blok binnen het superblok is min 45m breed en gaat tot 60m x 80m

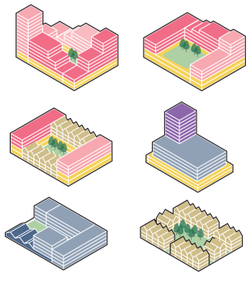

Gemiddelde: 4-6 lagen
Accenten: 10 lagen

Blokken met verschillende dichtheden op basis van district



Collectieve plint geprogrammeerd met voorzieningen of met groene binnentuin


Een matrix van bouwtypologieën die zijn gebruikt om de blokken samen te stellen


...wat resulteert in dichte, levendige en zeer gemengde stadsblokken

Superblokken
Torens
Groene hofjes
Park blok
Parkeerblok
Logistiek/uitbreiding
Belangrijkste groen-blauwe structuren

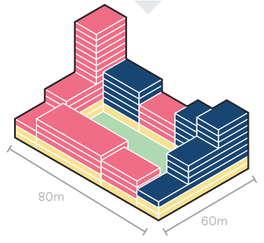
7. Polderidentiteit

Het stationsgebied moet niet alleen een gemengd en hoogstedelijk gebied worden. Het zal ook echt Hoofddorpse en polder kenmerken moeten houden en krijgen. Vijf elementen zijn in het ontwikkelraamwerk geborgd:

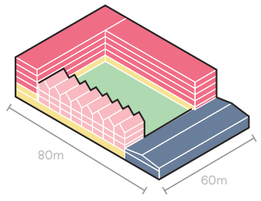
1. De basis voor dit raamwerk is het poldergrid (het rechthoekige patroon van de verkaveling en ontwateringsstructuur).
2. Hierbinnen wordt volop ruimte geboden aan water en vegetatie die uiting geven aan de polderidentiteit. Zo is bijvoorbeeld het stationsplein niet alleen een rechthoek uit het poldergrid, maar krijgt het ook een groen-blauwe invulling.
3. De lange lijnen die de deelgebieden in het stationsgebied met elkaar, met de rest van Hoofddorp en het buitengebied verbinden, worden beplant met (fruit)bomen. Iedere lijn met een eigen boomsoort, zodat elke lijn zijn eigenheid krijgt. Door verschillende kleuren en verschijningsvormen, wisselend over de seizoenen.



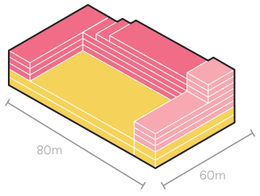
Ambitie: Hoofddorpse & Polder Identiteit



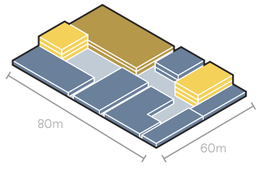
Stationsgebied



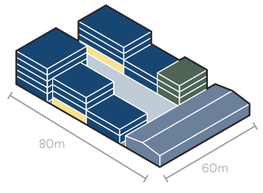
Graan voor Visch Zuid



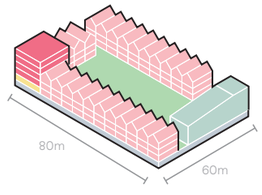
Centrum



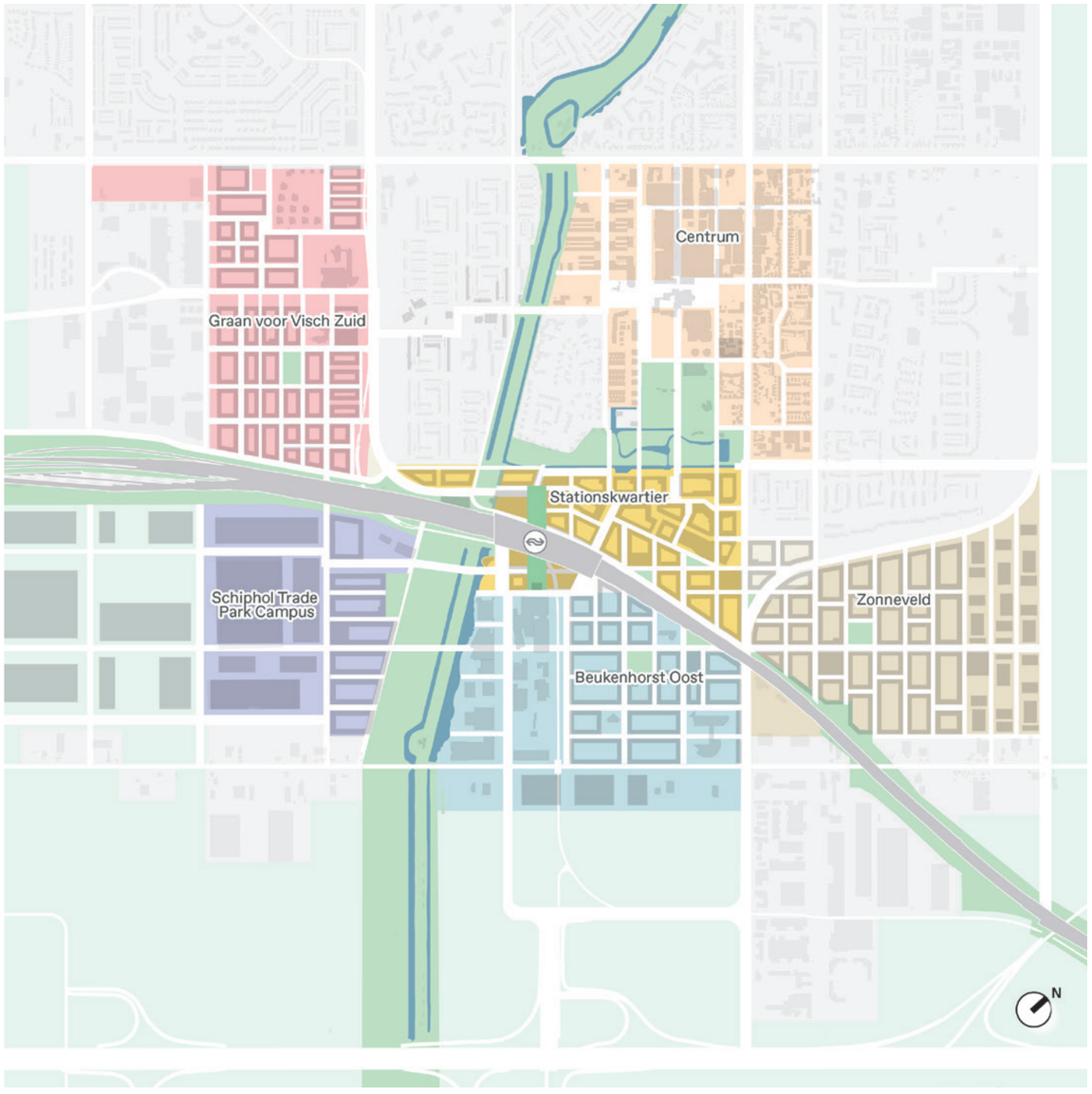
Schiphol Trade Park Campus



Beukenhorst Oost



Zonneveld



4. Om van het gebied een aantrekkelijke leefomgeving te maken zal er slim met de geluidsbelasting moeten worden omgegaan. Deze hinder kan ook tot een onderscheidend kenmerk worden omgebogen door geluidsadaptief te bouwen. De consequentie hiervan is dat het plan bestaat uit gesloten bouwblokken waarvan de bovenbouw is vormgegeven op een wijze dat (vliegtuig) geluid zo min mogelijk weerkaatst. Daarnaast zullen de hoven en straten in het plan een groen en waterrijk karakter krijgen omdat dat de beleving van geluidsoverlast reduceert.

5. Tot slot krijgt elk deelgebied een hoogteaccent in de vorm van een torentje (met max. 40 meter passend binnen de LIB-grenzen) dat de leukste en gezelligste plek in elk deelgebied markeert.

Naast deze overkoepelende kenmerken krijgt elk van de zes deelgebieden hierbinnen de ruimte eigen onderscheidende kenmerken te ontwikkelen.

8. Geluidsadaptatie

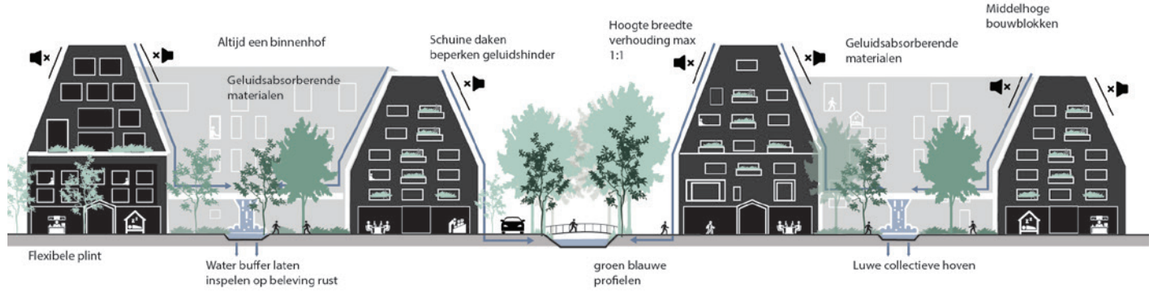
Het gebruik van gesloten bouwblokken biedt een geluidsluwe zijde aan de binnenkant van de blokken. Dit helpt om het geluid afkomstig van Schiphol te dempen. De blokken dienen voor een maximale demping van het geluid haaks op de dominante vliegrichtingen geplaatst te worden. Dit zorgt voor een verschillende oriëntatie van de bouwblokken per deelgebied. Specifiek voor het Zonneveld helpt een alternerend stratenpatroon om geluidsoverlast in de straten te minimaliseren.

Daarnaast voorkomt een afwijkende kap-vorm dat het geluid binnen het bouwblok terugkaatst en wordt versterkt. Dit resulteert in een Hoofddorp specifiek bouwblok wat een eigen identiteit versterkt. Het toevoegen van groen in zowel binnentuinen als straten helpt in perceptie tegen het geluidsoverlast van de vliegtuigen. Ook het zicht- en hoorbaar afvoeren van hemelwater in de bouwblokken door middel van een kleine waterval draagt daaraan bij en, mits zorgvuldig ontworpen bij aan de kwaliteitsperceptie.



Ambitie: Stille, vredige woonblokken maken





Verbeelding van mogelijke stedenbouwkundige uitwerking van het raamwerkplan

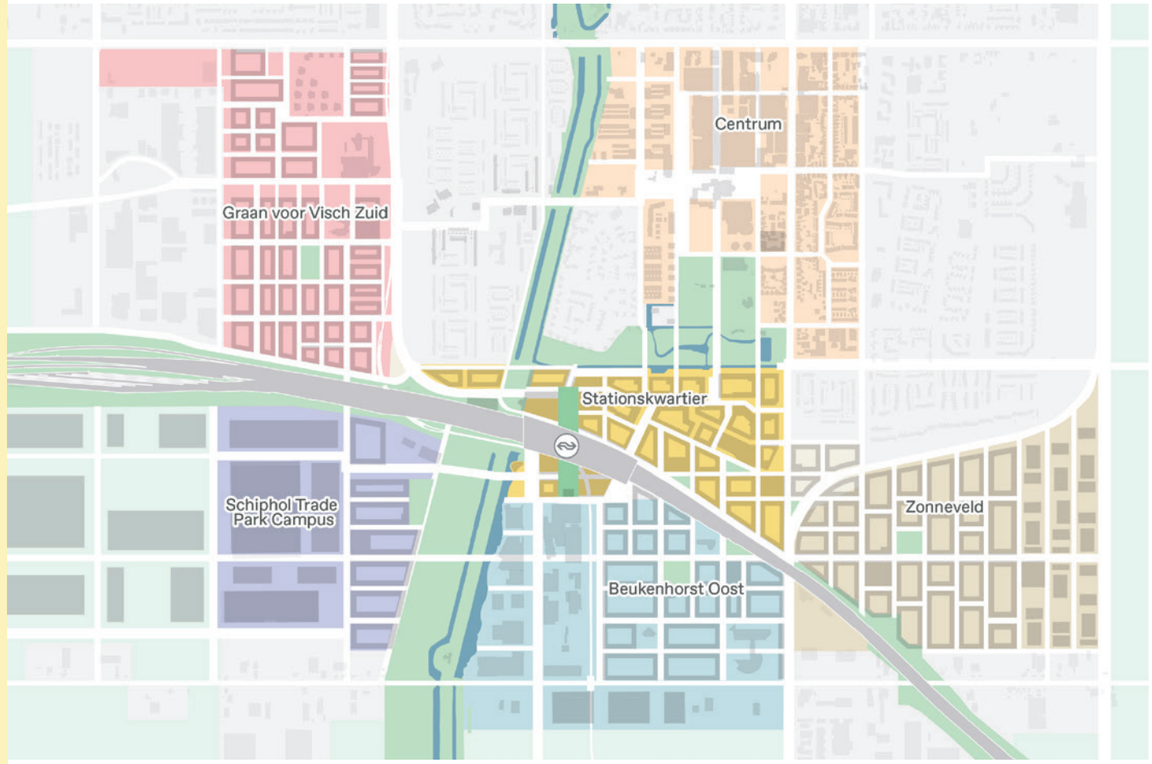
Raamwerk voor de stationsomgeving

4 Deelgebieden

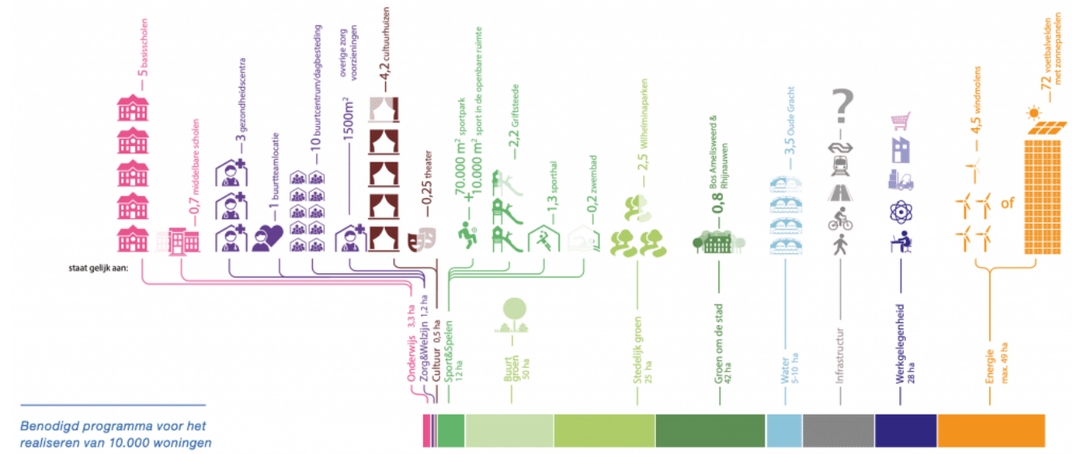


Zes unieke wijken

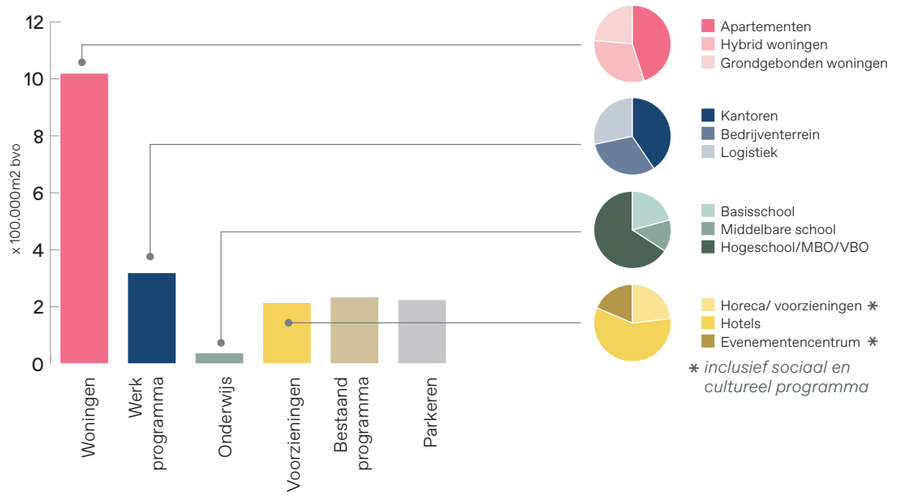
Binnen het raamwerk zijn zes verschillende deelgebieden te onderscheiden. De identiteit van deze deelgebieden is verschillend, maar vormen tezamen een eenheid als geheel. De variatie zit voornamelijk in de opbouw van het bouwblok (programma, dichtheid en architectuur) en in openbare ruimte.



Maatschappelijke voorzieningen groeien mee met de groei van de stad (Bron: Utrechtse Barcode)



PROGRAMMADISTRIBUTIE



Programma	Aantal eenheden	Aantal banen	BVO (x 1.000 m2)
Woningen	**9.800** **		**1020**
Apartementen	4.600		460
Hybrid woningen	3.200		320
Grondgebonden woningen	2.000		240
Werk		**7.700**	**320**
Kantoren		6.500	130
Bedrijventerrein		1.000	100
Logistiek		200	90
Onderwijs		**360**	**38**
Bassischolen	4	60	8
Middlebare school	1	50	5
Hogeschool/ MBO/VBO	1	250	25
Horeca + Voorzieningen		**2.400**	**215**
Voorzieningen		1.400	50
Hotels	10	500	125
Evenementencentrum	1 or 2	500	40
Bestande programma			**235,1**
Parkeerplaats (approx)	**7.500**		**225**

** exclusief Hyde Park 1, Centrum & Roosevelt Park

A. Stationskwartier

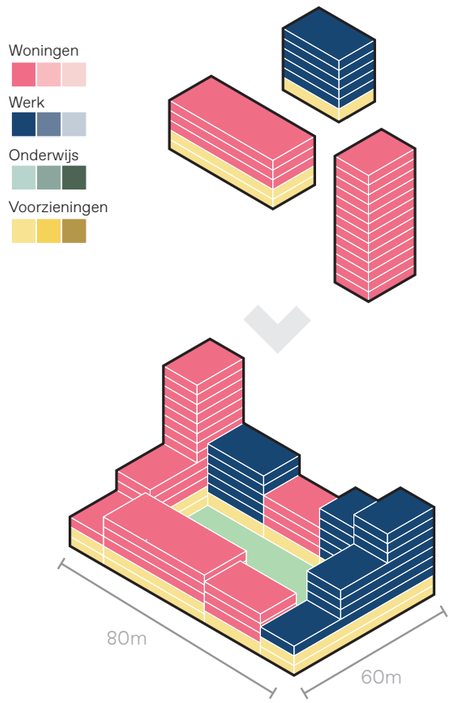
Stationsplein
Door de bouw van een nieuwe centrale reizigerspassage ontstaat een ideale situatie voor overstapmogelijkheden tussen trein, metro en bus. Deze passage wordt aan beide zijden van het spoor voorzien van een stationsplein. Aan de centrumzijde is dit het meest royale plein met de rijkste mix aan programma, inclusief (hoogstedelijk) wonen. Aan de andere zijde van het spoor bevindt zich een compacter plein dat door een slimme functiemix toch altijd levendig is, ondanks het feit dat hier (voorlopig) niet gewoond kan worden. Samen geven ze invulling aan internationale allure van Enter NL. Het stationsplein loopt natuurlijk over in de route naar het winkelhart, dwars door het Stadspark. De voetganger kan zo kiezen tussen meerdere routes naar het stadscentrum.

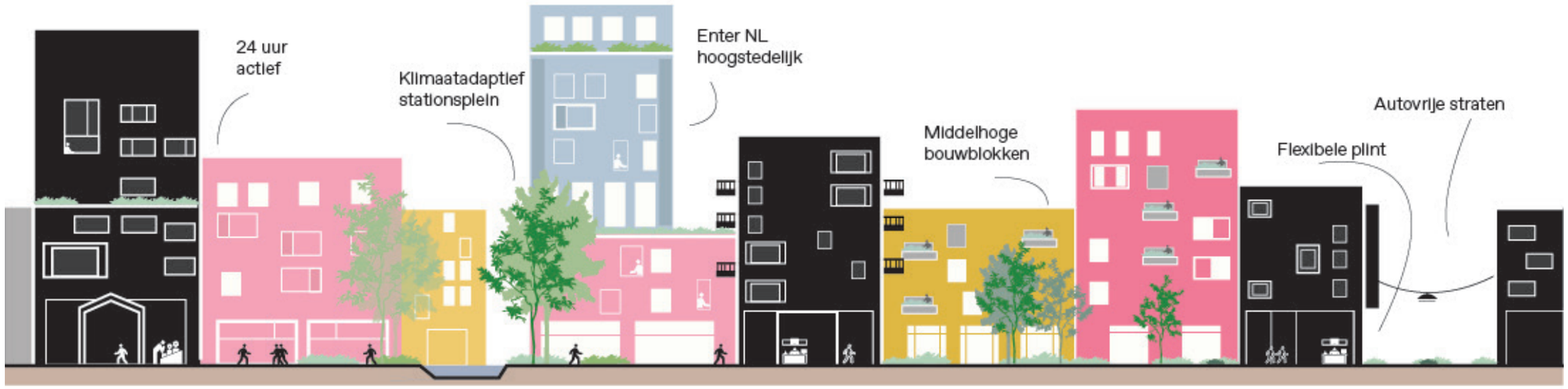
De dichtheid binnen het raamwerk is op deze plek het hoogst en de levendigheid in de straten het grootst. Actieve plinten met daarbovenop appartementen en kantoren aan de centrumzijde van het plein in combinatie met hotels, culturele voorzieningen, kantoren, congresruimtes en educatie aan de oostkant van het spoor maken het geheel tot levendig gebied. Niet enkel overdag maar 24/7.

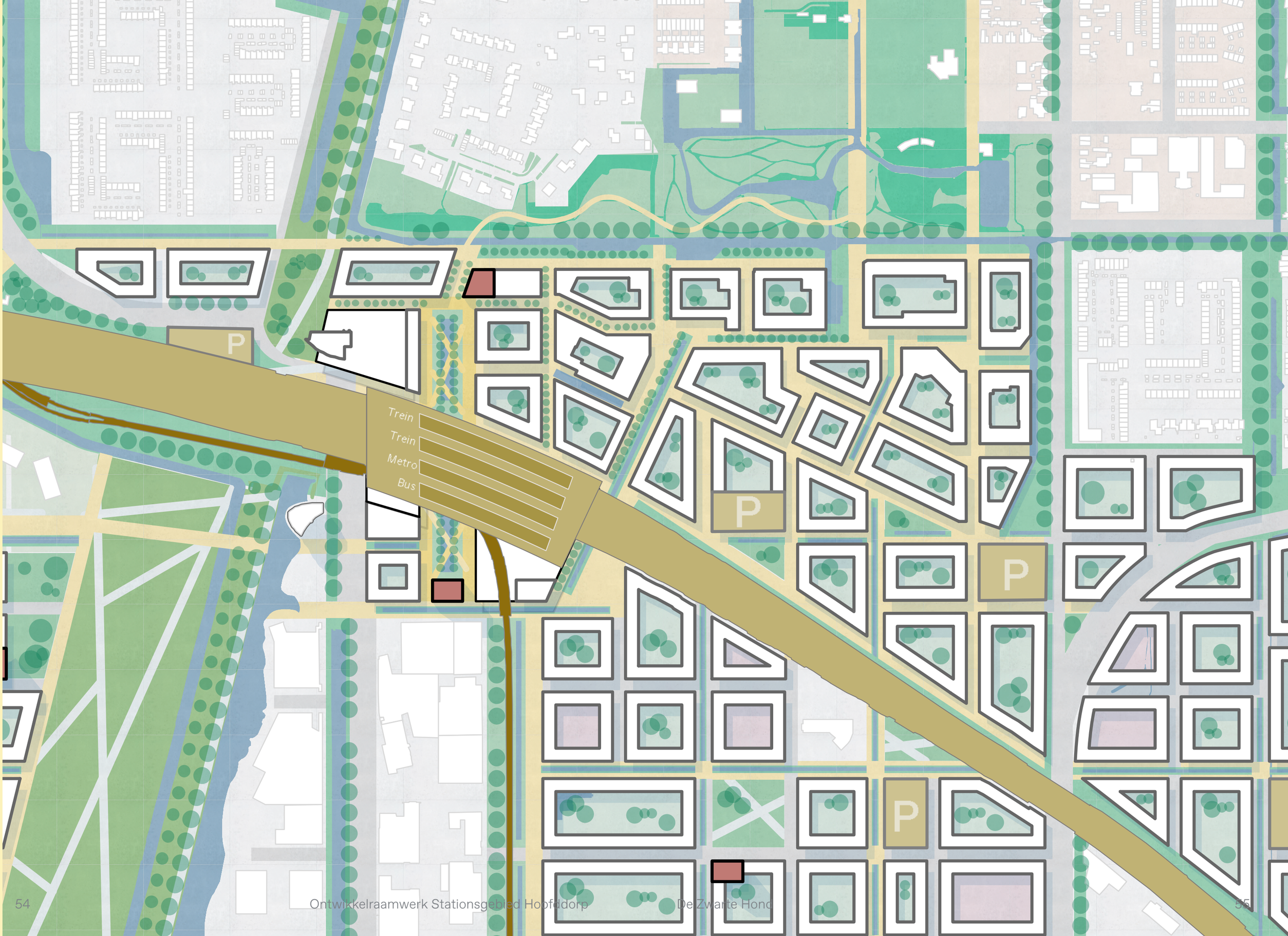
>> Relatie raamwerk en huidige plannen:
Dit stedenbouwkundig raamwerk is een aanvulling op Hyde park en vergt een gedeeltelijke aanpassing van dat stedenbouwkundig plan rond het nieuwe stationsplein. Waaronder een aanvullende looproute tussen station en centrum. Verder vergt het nader onderzoek en uitwerking naar geluidsaspecten van trein, vliegtuigen, wegverkeer en op basis van de gewenste functiemix ook van bedrijvigheid.

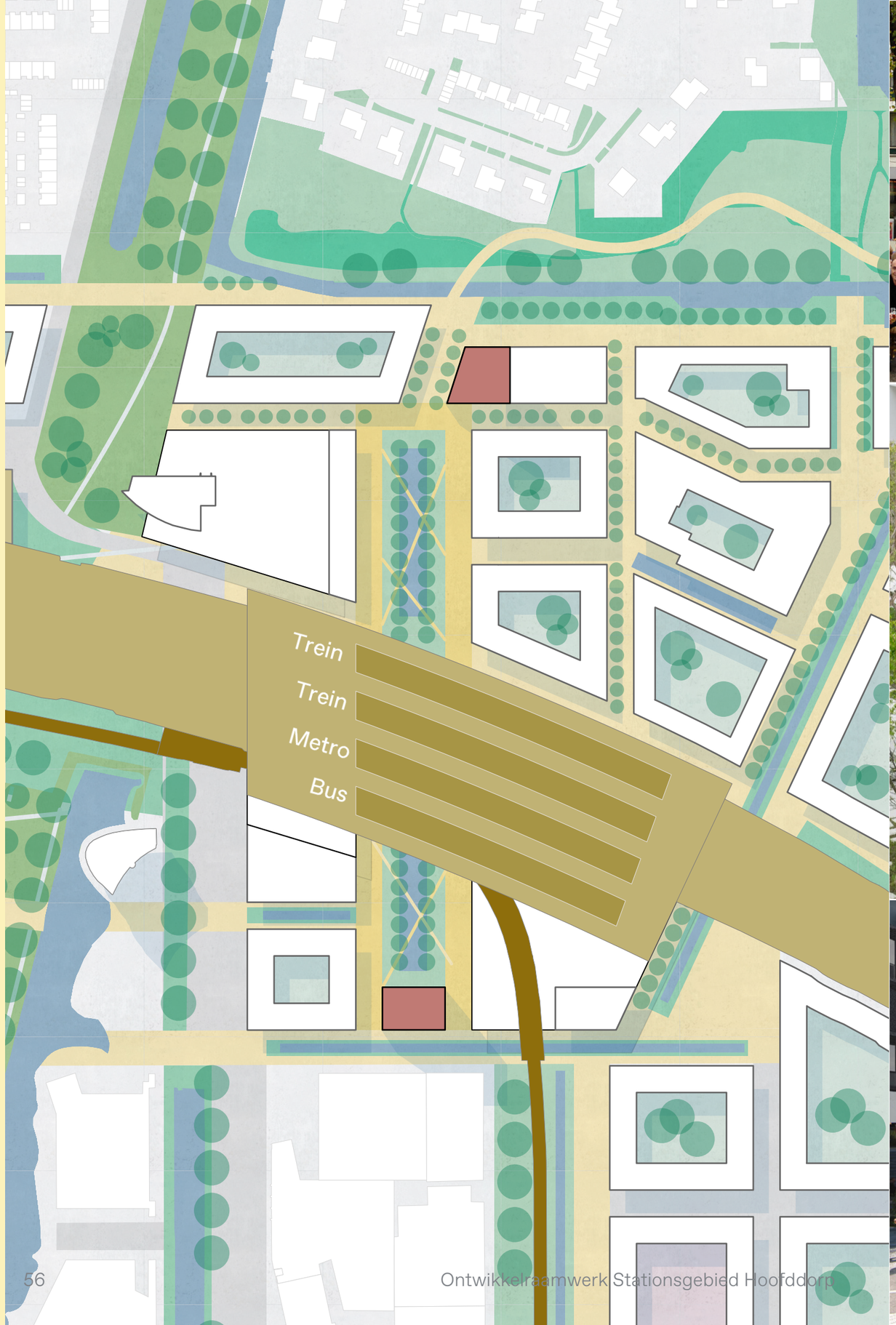
	1.400 woningen 2.150 banen		5.800 woningen 2.280 banen	
	minimaal		maximaal	
Programma	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**
Apartementen	1.000 w	100.000	3.100 w	310.000
Hybride woningen	400 w	40.000	1.700 w	170.000
Grondgebonden woningen (GGB)	0	0	1.000 w	120.000
Kantoren	1.000 b	20.000	1.000 b	20.000
Hogeschool	250 b	25.000	250 b	25.000
Middelschool	50 b	5.000	50 b	5.000
Basisschool	0	0	30 b	4.200
Hotels	150 b	37.500		
Voorzieningen	400 b	12.000	450 b	14.000
Commercieel	300 b	15.000	350 b	17.500
Bestaand programma		60.000		60.000
Parkeerplaats	1000 pp	30.000	1600 pp	48.000
Totaal bvo		**344.500**		**831.200**
Footprint gebouw		**105.000**		**105.000**
Gemiddelde verdiepingen		**3,3**		**8,0**
Groene oppervlakken		59.000		59.000

Typologie en programma






Trein
Trein
Metro
Bus
P
P
P
P

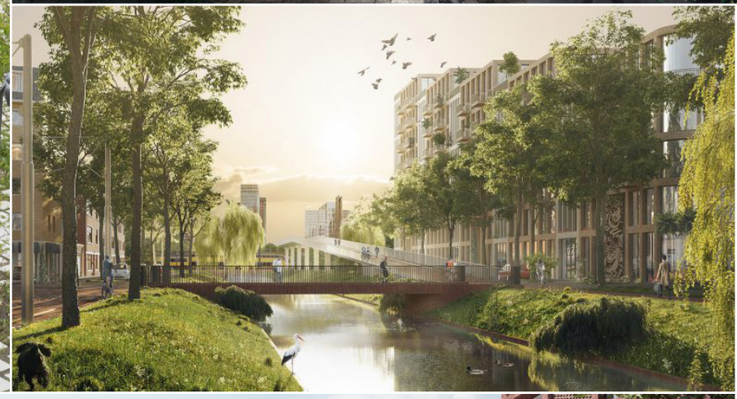

Trein
Trein
Metro
Bus












StorMagasin


WONEN
HUB
HOOFDDORP
METRO
SUPER MARKT

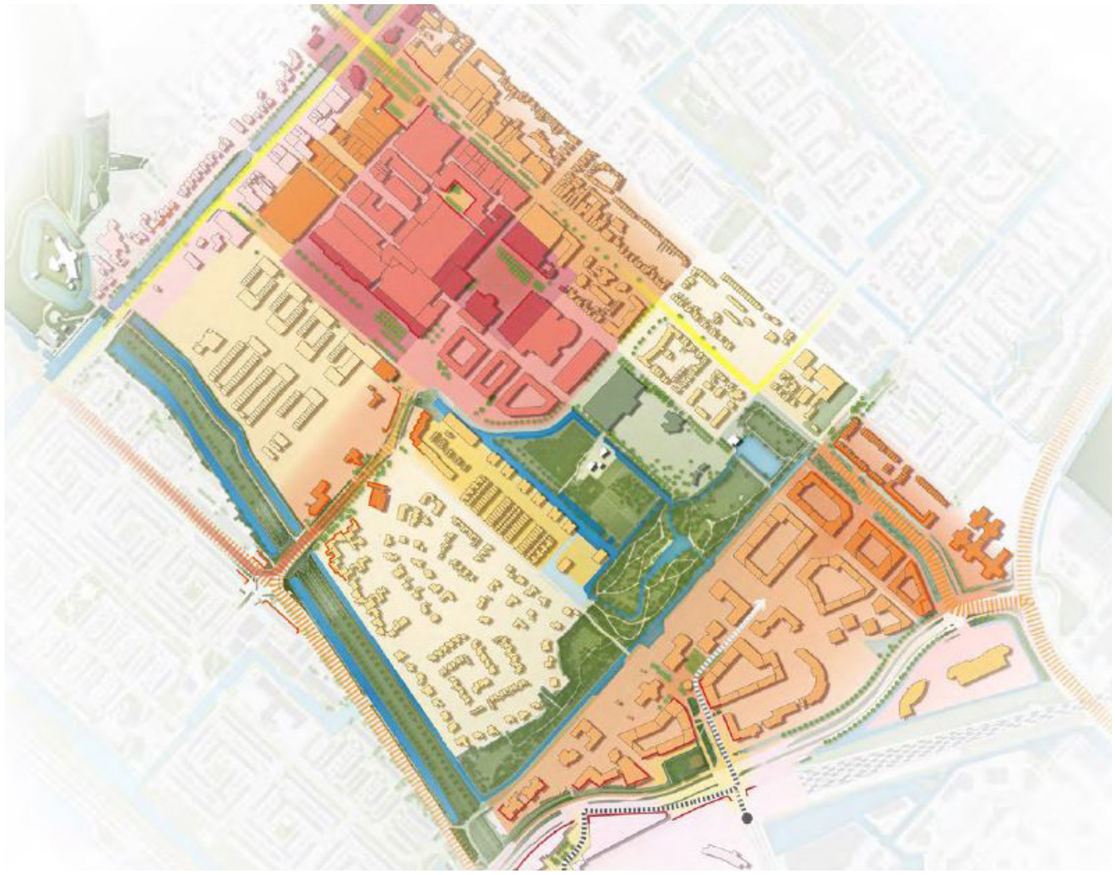
B. Centrum & Stadspark

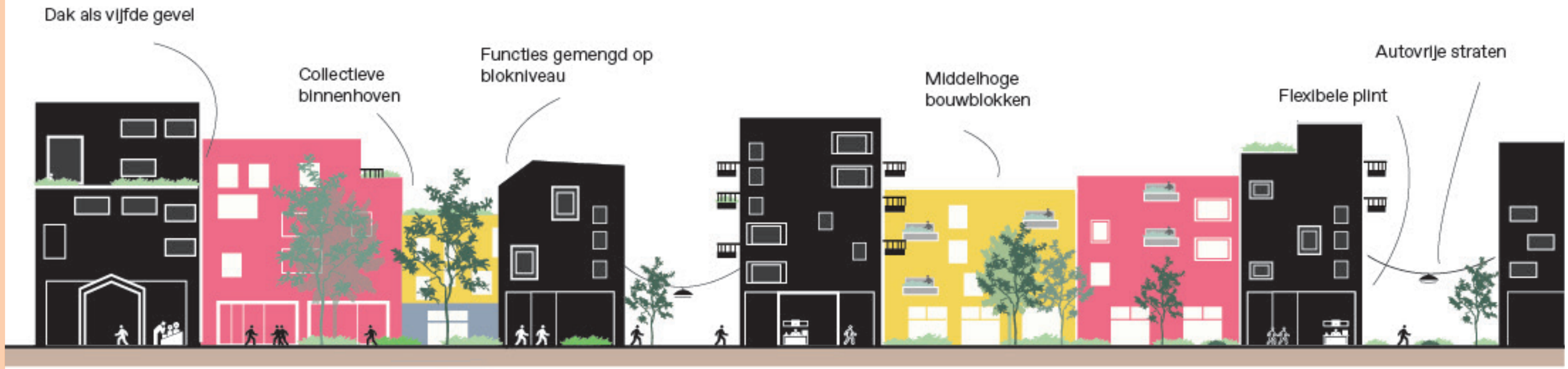
In het stadscentrum vinden tal van ontwikkelingen plaats waardoor hier minimaal 1.400 woningen worden toegevoegd in combinatie met andere programma's.
Ook in het park wordt de komende tijd al flink geïnvesteerd, mede gebaseerd op de ontwikkeling van Hyde park.

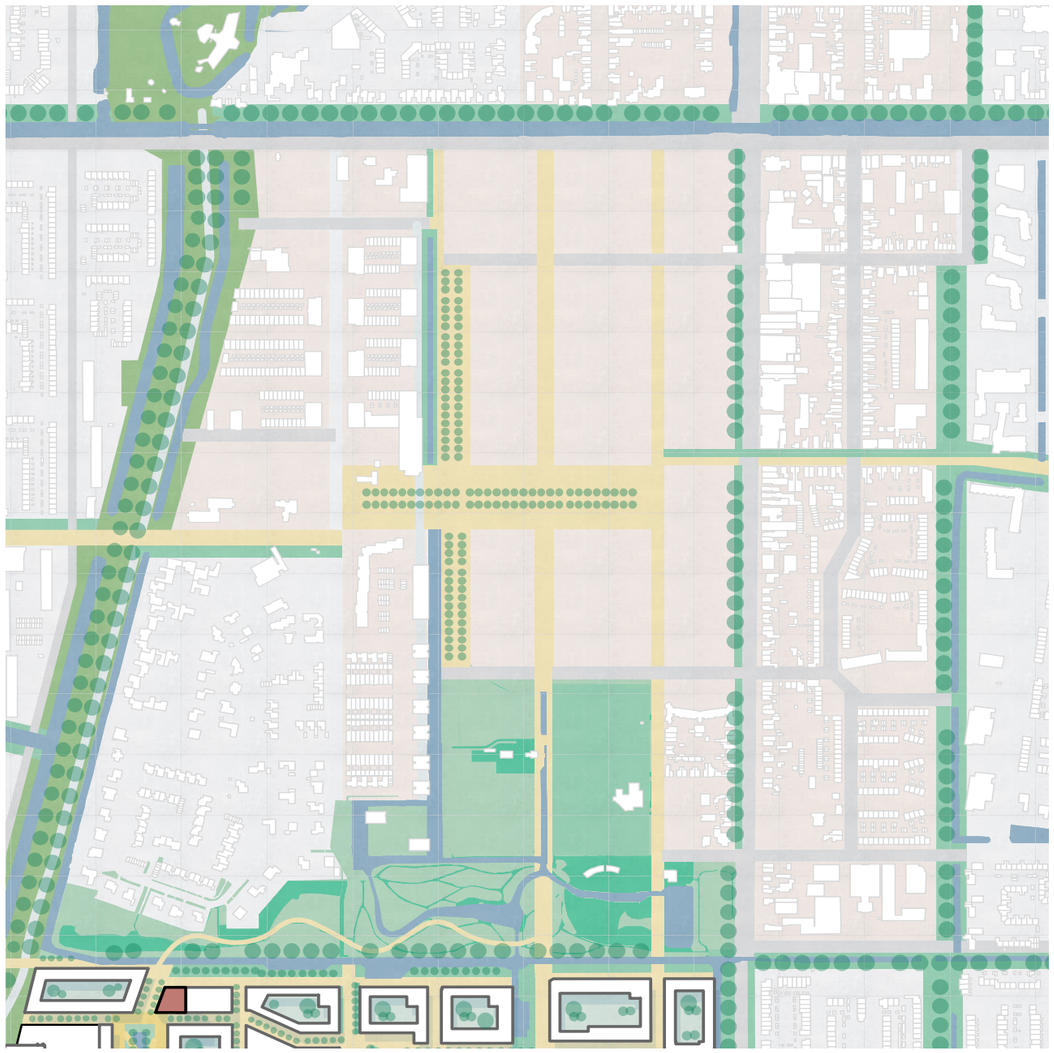
Het Stationkwartier wordt ontwikkeld tot een hoogstedelijk centrum met internationale allure. Zonder dat het concurreert met het stadscentrum. Waar het stadscentrum vooral een lokaal geworteld centrum is met winkels, krijgt het Stationskwartier een profiel dat aansluit op het 'Enter NL'-concept van de 'airportcorridor', die met het doortrekken van de Noord-Zuidlijn tot aan Hoofddorp zal reiken. Het Stationskwartier biedt ruimte voor hotels, onderwijs en cultuur naast kantoren en stedelijke appartementen.
Zo zijn Stationskwartier en stadscentrum complementair aan elkaar.

<u>Route station en stadscentrum</u>
De route van het station naar het stads-centrum moet eenvoudig zijn voor bezoekers die voor het eerst arriveren. Daarom geeft het stationsplein eenduidig en directe toegang tot het park, van waar een eenvoudig te volgen route naar het stadscentrum leidt.
Maar voor de frequente gebruiker zijn er ook andere routes dan deze groene route. Zoals de meer stedelijke route langs voorzieningen door Hydepark, die ook weer aantakt op de route door het park. Daarnaast is er zoals in elke stad de mogelijkheid om op talloze manieren te dwalen door het weefsel richting centrum of station.

>> Relatie raamwerk en huidige plannen:
Bestaand stedenbouwkundig plan wordt niet aangepast







Plankaart

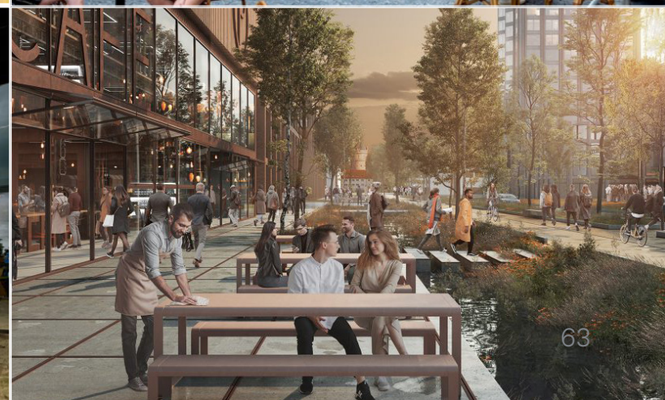












C. Graan voor Visch Zuid en Rooseveltpark

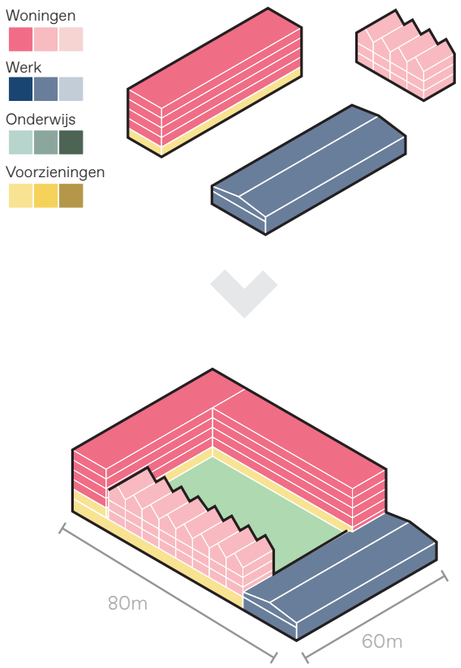
Graan voor Visch Zuid transformeert over tijd tot een gemengde wijk. Wonen wordt toegevoegd aan het werkmilieu dat nu de boventoon voert. Op deze manier ontstaat er een gemengde wijk met woon-werk functies die een interessante mix opleveren en de levendigheid zowel overdags als ‘savonds waarborgen. Waar mogelijk worden de bestaande werkgebouwen onderdeel van de nieuwe bouwblokken. Hiervoor is een pallet aan opties gemaakt hoe dit eruit kan zien.

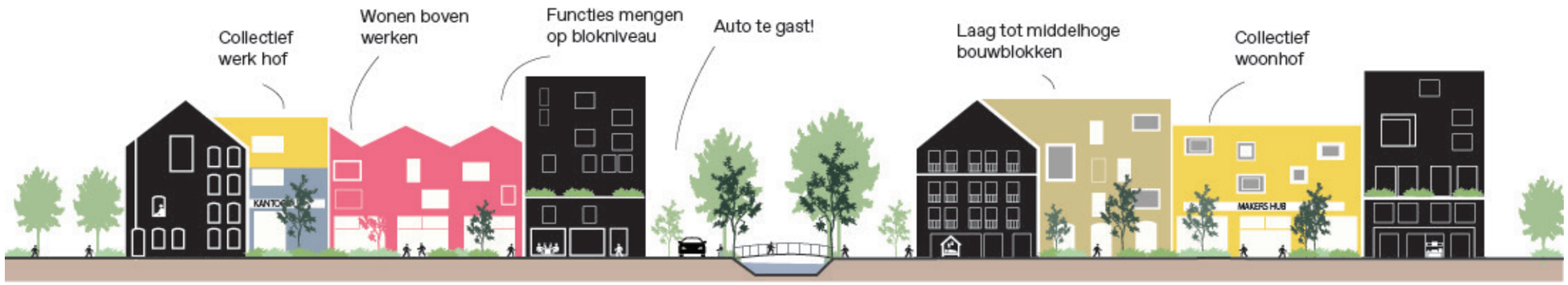
De maat van de blokken kan hier ook groter zijn dan de gemiddelde bouwblokken in het raamwerk om dit mogelijk te maken.

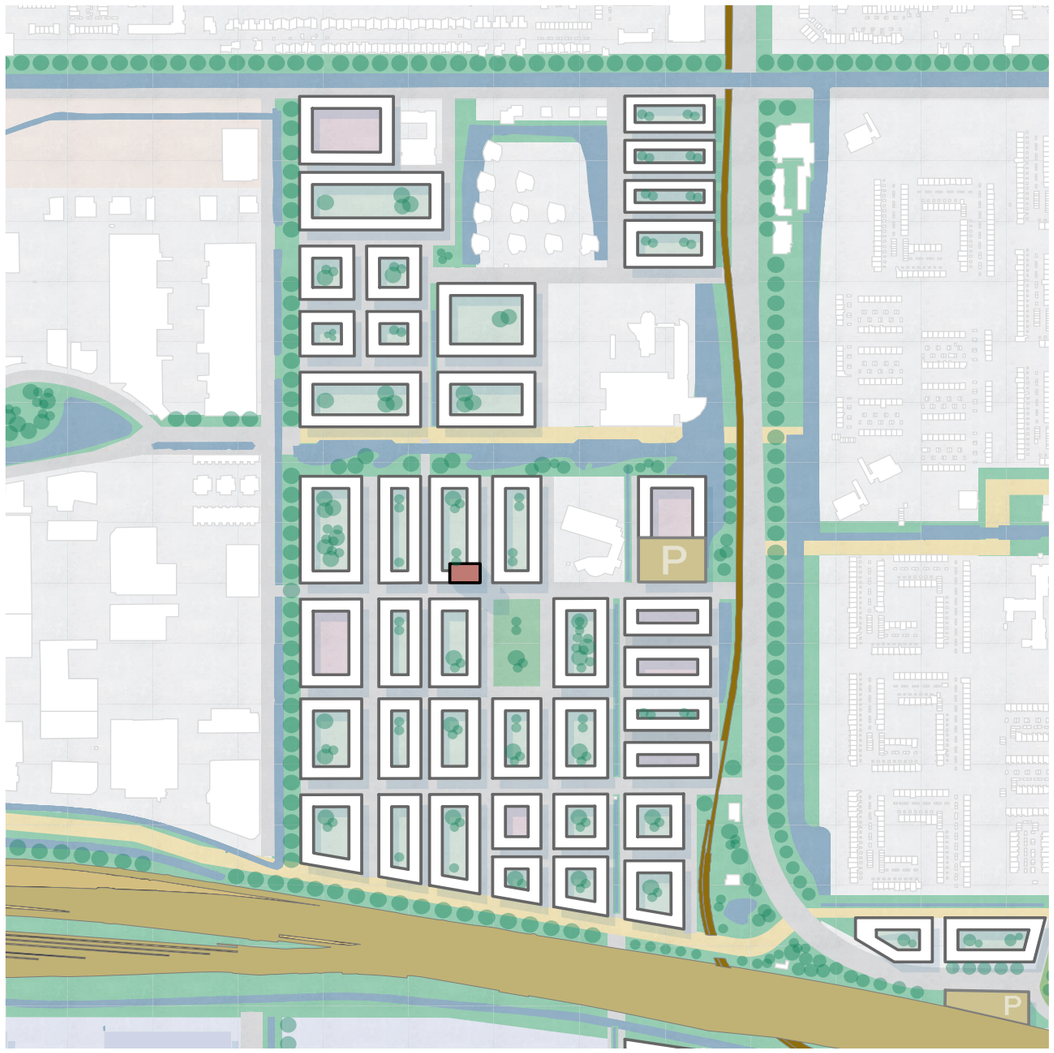
>> Relatie raamwerk en huidige plannen:
Graan voor Visch Zuid: raamwerk uitwerken naar een stedenbouwkundig plan op grond van een ontwikkelstrategie voor de transformatie van het gebied Rooseveltpark: het bestaand stedenbouw-kundig plan wordt niet aangepast.

	4.000 woningen 1.110 banen		5.200 woningen 1.180 banen	
	minimaal		maximaal	
Programma	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**
Apartementen	1.500 w	150.000	2.000 w	200.000
Hybride woningen	2.000 w	200.000	3.200 w	320.000
Grondgebonden woningen (GGB)	500 w	60.000		
Kantoren	1000 b	20.000	1.000 b	20.000
Basisschool	30 b	4.200	30 b	4.200
Voorzieningen	65 b	2.600	100 b	4.000
Commercieel	15 b	750	50 b	2.500
Bestaand programma	0	40.000		20.000
Parkeerplaats	1.500 pp	45.000	2.500 pp	75.000
Totaal bvo		**522.550**		**645.700**
Footprint gebouw		**160.000**		**160.000**
Gemiddelde verdiepingen		**3,3**		**4,0**
Groene oppervlakken		90.000		90.000

Typologie en programma

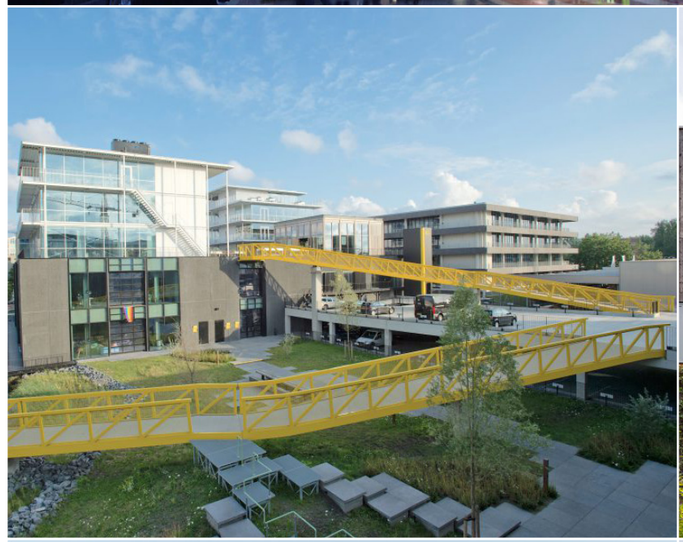




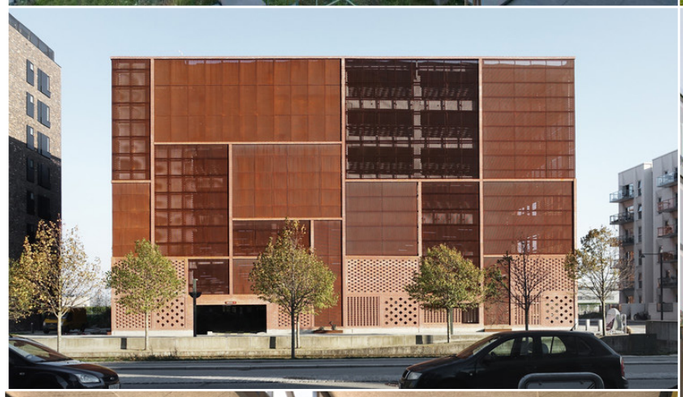


Plankaart














HUB



D. Schiphol Trade Park (STP) Campus

Het plan van Schiphol Trade Park Campus is in ontwikkeling (door SDAC). Het vormt een van de bouwstenen voor het ENTER NL concept van internationale entree van Nederland. Het idee is om een aansprekend vestigingsmilieu te bieden dat internationaal concurrerend is. Daarbij is het ontwikkelen van een interactiemilieu, gericht op contact tussen ondernemingen, (onderwijs)instellingen en hun werknemers en bezoekers een centrale doelstelling. De verkaveling met bouwblokken, pleinen en de inrichting van de publieke ruimte zijn daar op gericht net als de menging van functies. Hotels met hun voorzieningen en andere vergader- en congresvoorzieningen, alsmede onderwijs en onderzoeksinstellingen kunnen met name hieraan bijdragen.

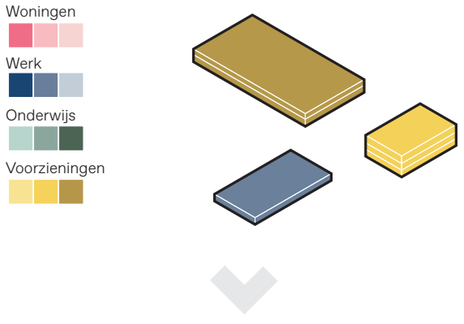
Aandachtspunten:
Levendigheid kan hier gecreëerd worden door middel van werken te combineren met sport, congres en ruimte voor evenementen in combinatie met het programmeren van de (landschappelijke) openbare ruimte.
Aansluiting op stationsplein door middel van verbinding over de Geniedijk.
De blokken aan de Geniedijk bij voorkeur gemengd en met een voorkant richting de dijk. Oriëntatie van de blokken dient haaks te liggen op de vliegrichting van de vliegtuigen. Zie stadsplattegrond voor de gewenste orientatie.

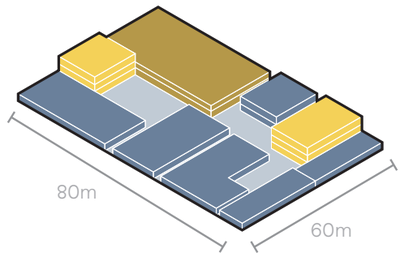
>> Relatie raamwerk en huidige plannen:
Afstemming is gaande tussen raamwerk en stedenbouwkundig plan STP.

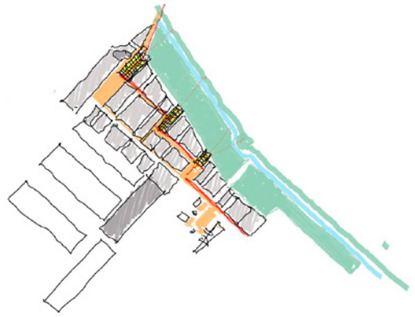
	0 woningen 1.400 banen		0 woningen 10.400 banen	
	minimaal		maximaal	
Programma	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**
Kantoren	1.000 b	20.000	10.000 b	200.000
Horeca	150 b	3.000	150 b	3.000
Hotels	150 b	37.500	150 b	37.500
Voorzieningen	50 b	2.000	50 b	2.000
Commercieel	50 b	2.500	50 b	2.500
Parkeerplaats	500 pp	15.000	1.200 pp	36.000
Totaal bvo		**80.000**		**281.000**
Footprint gebouw		**60.000**		**60.000**
Gemiddelde verdiepingen		**1,3**		**4,7**
Groene oppervlakken		46.000		46.000
Logistiek deel (buiten campus)	200	90.000	200	90.000

Deze programma's zijn indicatief. Op grond van nadere verkenning van de kantorenmarkt zal later een definitieve verdeling van kantoren over de deelgebieden bepaald moeten worden.

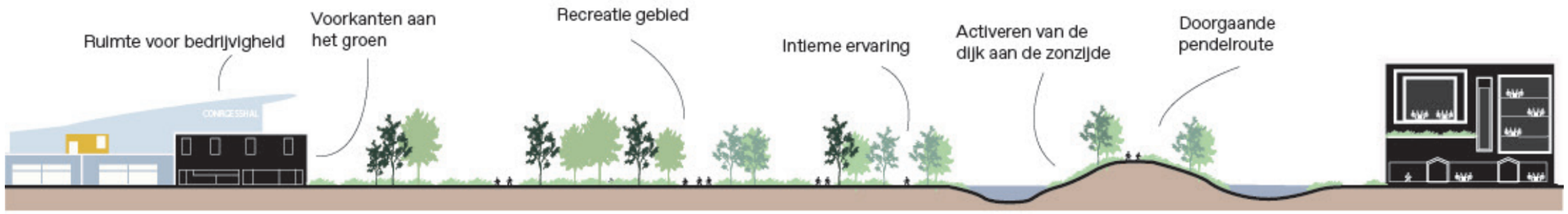
Typologie en programma

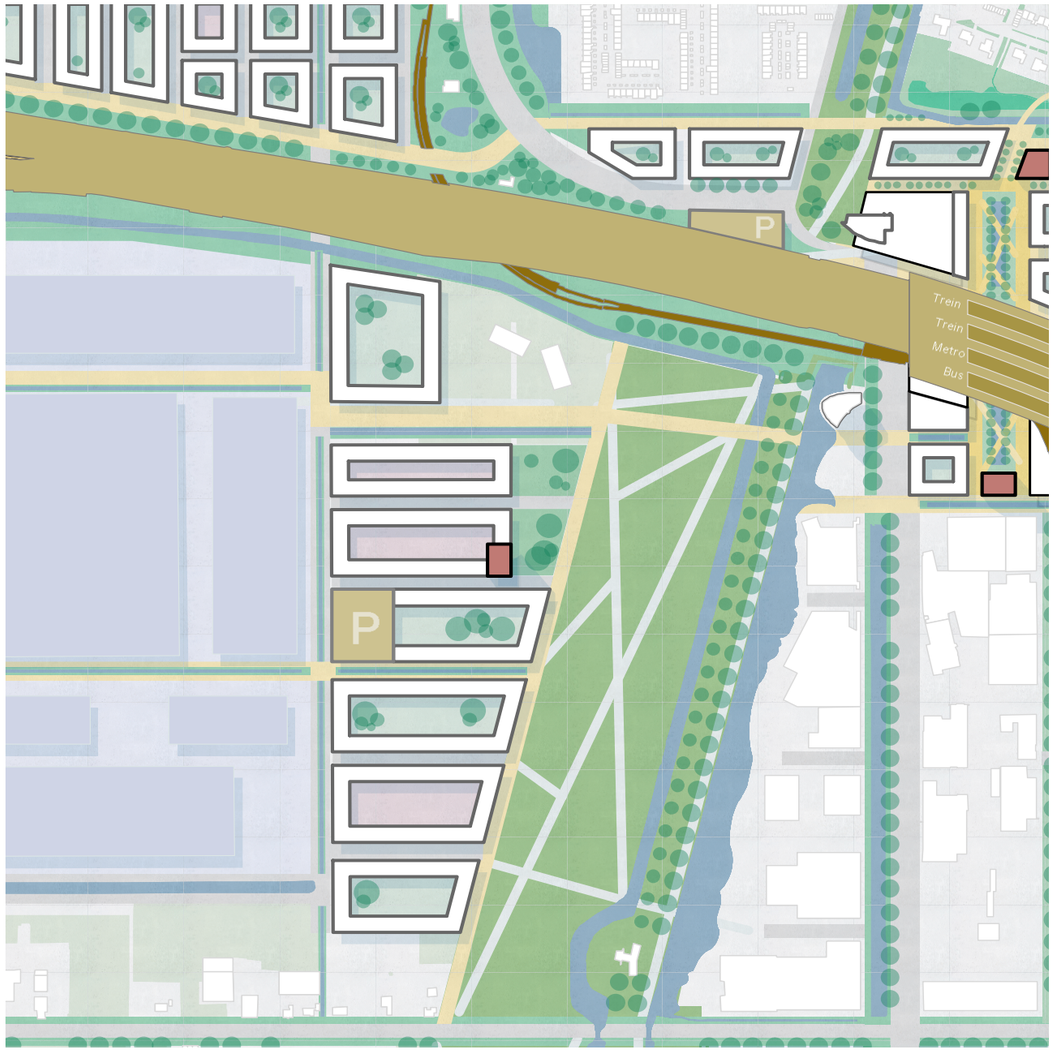






Concept raamwerk schets





Plankaart







E. Beukenhorst Oost & Oost Oost

Beukenhorst Oost is een kantorenpark uit eind vorige eeuw. Net als de STP Campus vormt het een van de bouwstenen voor het ENTER NL concept van internationale entree van Nederland. Het idee is om hier een aansprekend vestigingsmilieu te ontwikkelen dat internationaal concurrerend is. Daarbij is het ontwikkelen van een interactiemilieu, gericht op contact tussen ondernemingen, (onderwijs)instellingen en hun werknemers en bezoekers een centrale doelstelling.

De verkaveling met bouwblokken, pleinen en de inrichting van de publieke ruimte zijn daar op gericht net als de menging van functies. Hotels met hun voorzieningen en andere vergader- en congresvoorzieningen, alsmede onderwijs en onderzoeksinstellingen kunnen met name hieraan bijdragen.

Ondanks dat aan de oostkant van het spoor momenteel geen woningbouw is toegestaan zien wij hier de kans tot het mixen van functies. Levendigheid kan hier gecreëerd worden door middel van werken te combineren met sport, het programmeren van de openbare ruimte en tijdelijke verblijfsfuncties zoals hotels.

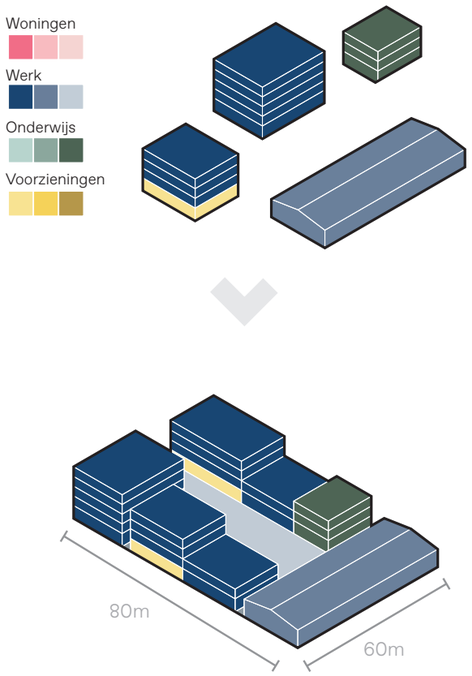
De Zuidtangent kent een strategische ligging en is uitstekend bereikbaar in de context van de MRA. Daarom is deze plek kansrijk om hier een hogere dichtheid te realiseren.

>> Relatie raamwerk en huidige plannen:
Beukenhorst Oost: Geleidelijk transformatieproces. Kan resulteren in een mix van bouwblokken en vrij in de ruimte staande gebouwen zoals nu.
Beukenhorst Oost-Oost bij gebleken behoefte volgens dezelfde principes ontwikkeld kan worden, met prioriteit voor een mogelijke ontwikkeling rond de Zuidtangenthalte.

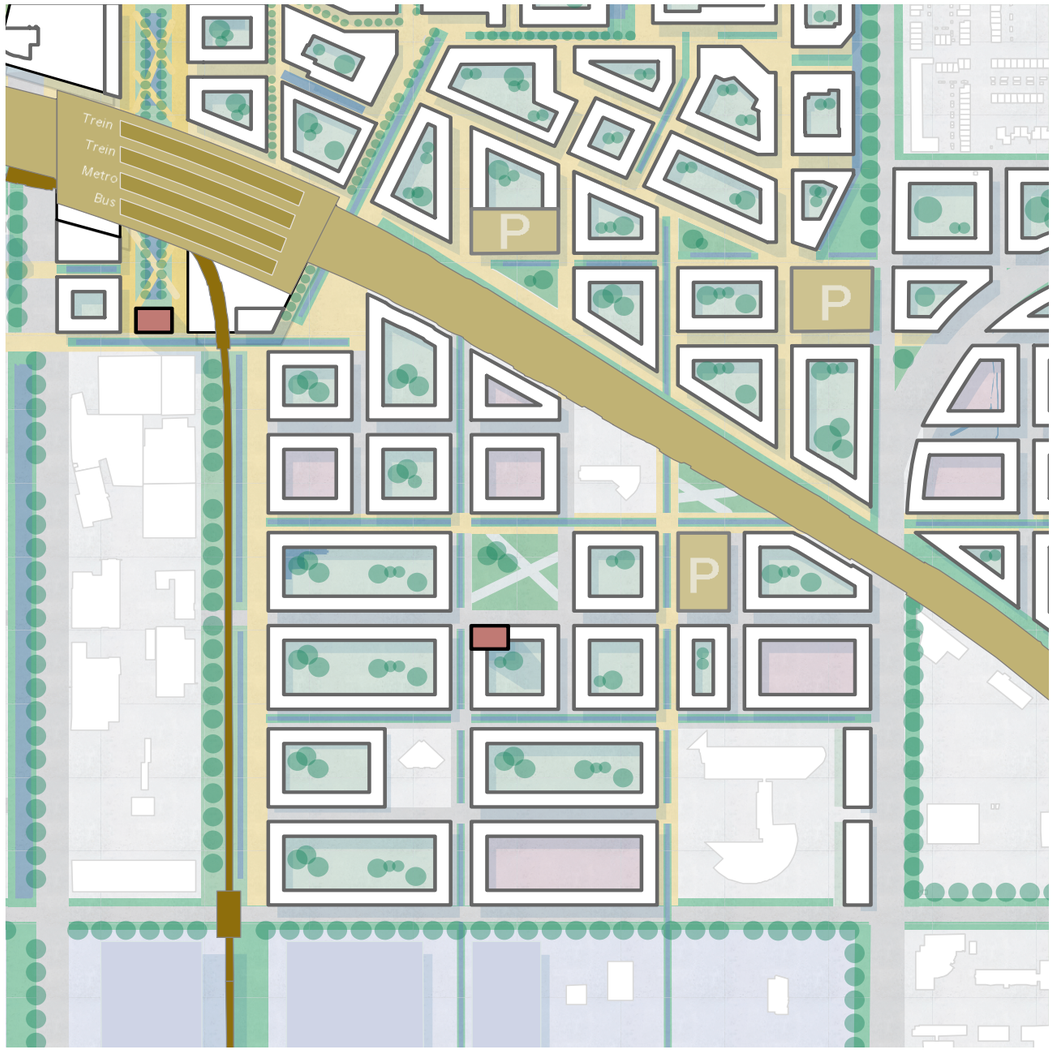
	0 woningen 3.450 banen		0 woningen 4.950 banen	
	minimaal		maximaal	
Programma	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**
Kantoren	1.500 b	30.000	3.000 b	60.000
Bedrijventerrein	1.000 b	100.000	1.000 b	100.000
Horeca	150 b	3.000	150 b	3.000
Hotels	200 b	50.000	200 b	50.000
Evenementencentrum	500 b	40.000	500 b	40.000
Voorzieningen	50 b	2.000	50 b	2.000
Commercieel	50 b	2.500	50 b	2.500
Bestaand programma		145.600		145.600
Parkeerplaats	1.500 pp	45.000	1.500 pp	45.000
Totaal bvo		**80.000**		**448.100**
Footprint gebouw		**60.000**		**111.350**
Gemiddelde verdiepingen		**1,3**		**4,0**
Groene oppervlakken		46.000		112.000

Deze programma's zijn indicatief. Op grond van nadere verkenning van de kantorenmarkt zal later een definitieve verdeling van kantoren over de deelgebieden bepaald moeten worden.

Typologie en programma



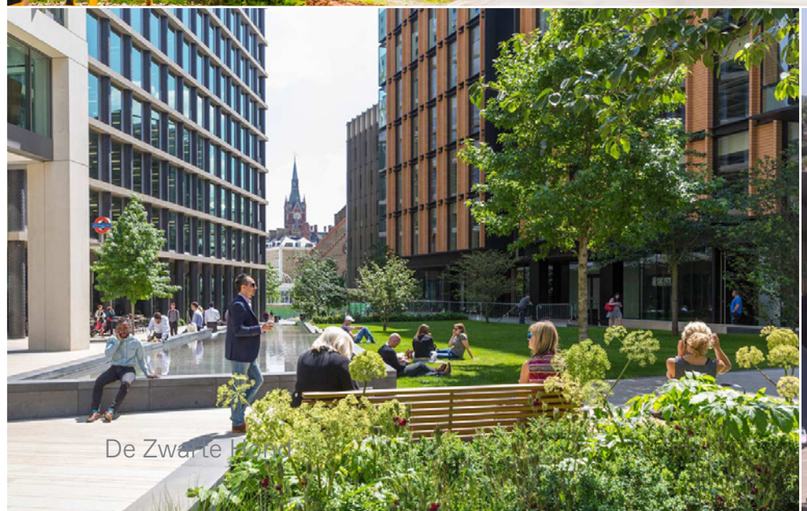




Plankaart









F. Zonneveld

Aandachtspunten huidige plannen
Binnen Zonneveld vindt er een zonering plaats tussen 50% wonen en 50% niet woonfuncties. De kant van Schiphol kan enkel gebruikt worden voor niet woonfuncties.

De orientatie van de bouwblokken dienen haaks op de opstijgrichting van de vliegtuigen te staan. In de stadsplattegrond op bladzijde 82 is te zien wat de juiste orientatie is.

Om lange lijnen in de stadsplattegrond te voorkomen waar het geluid zich langs kan verplaatsen verspringen de tussenstraten in dit deelgebied.

De vorm van de daken draagt bij aan de vermindering van de geluidsoverlast. Op onderstaande foto is een indicatie te zien van wat hierbij helpt.

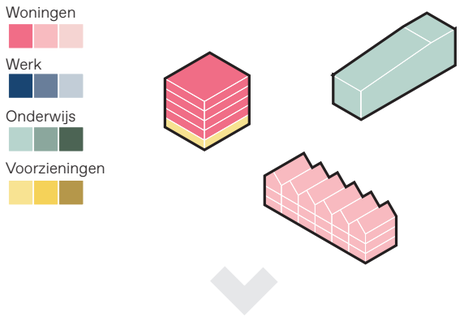
Een zicht- en hoorbare afvoer van het hemelwater kan bijdragen aan de vermindering van overlast door geluid van vliegtuigen.

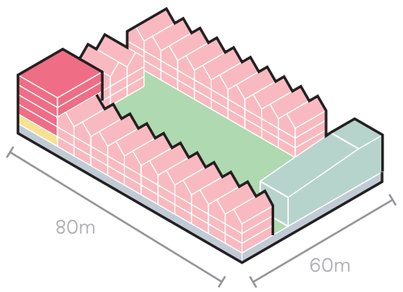
>> Relatie raamwerk en huidige plannen:
Nader onderzoek nodig naar mogelijkheden voor wonen hier vanwege luchthaven en N201; Wonen indien mogelijk niet voor 2030.

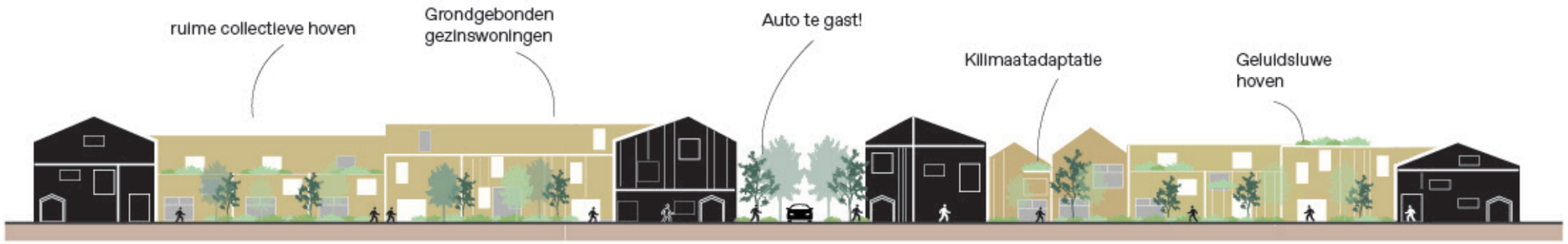
Typologie en programma

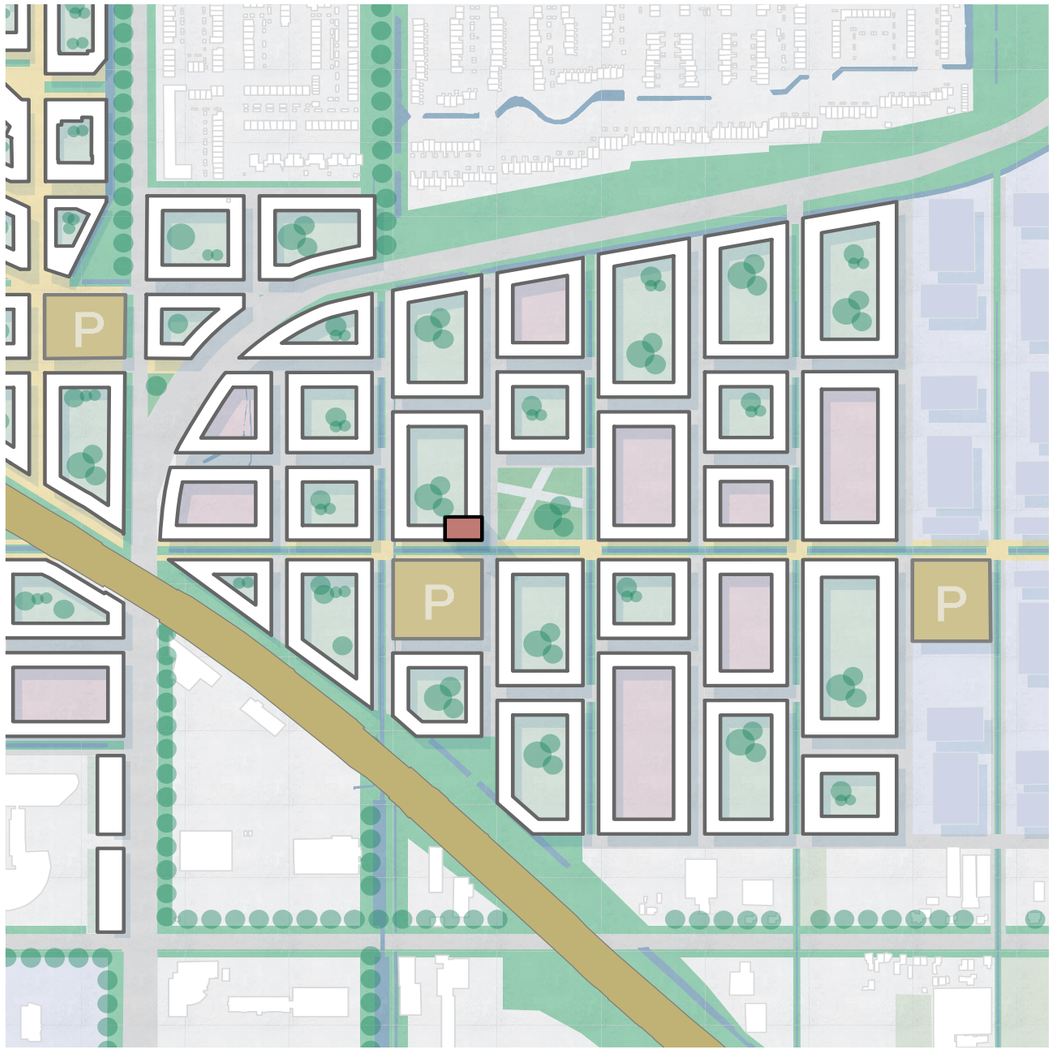
	0 woningen 420 banen		3.200 woningen 480 banen	
	minimaal		maximaal	
Programma	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**
Grondgebonden woningen (GGB)	0	0	2.000 w	240.000
Apartementen	0	0	1.200 w	120.000
Kantoren	400 b	8.000	400 b	8.000
Basisschool	0	0	30 b	4.200
Voorzieningen	10 b	400	25 b	1.000
Commercieel	10 b	500	25 b	1.250
Bestaand programma		9.500		9.500
Parkeerplaats	100 pp	3.000	2.000 pp	60.000
Totaal bvo		**21.400**		**443.950**
Footprint gebouw		**10.000**		**143.000**
Gemiddelde verdiepingen		**2,0**		**3,1**
Groene oppervlakken		8.000		130.000

Deze programma's zijn indicatief. Op grond van nadere verkenning van de kantorenmarkt zal later een definitieve verdeling van kantoren over de deelgebieden bepaald moeten worden.









Plankaart







5

Strategie en Fasering

Een flexibel raamwerk, in verschillende scenario’s

Het ontwikkelraamwerk biedt houdvast voor een hoop onzekere ontwikkelingen. Het is zo opgesteld en vormgegeven dat het onafhankelijk van deze onzekerheden toch functioneert. Deze onzekerheden / keuzemogelijkheden betreffen onder meer:

- de komst van de metro
- de mate waarin het lukt om doorgaand autoverkeer buiten het stationsgebied te brengen
- de programmadruk en daarmee welk complexiteitsniveau haalbaar is (hoe hoger de programmadruk, hoe reëler een complexe opgave succesvol opgeleverd kan worden)
- de mate waarin middelen beschikbaar komen voor het aanpassen van de weg-infrastructuur

De komst van de metro is nog altijd onzeker. Het ontwikkelraamwerk kan hierbinnen varieren in dichtheid (hoogte), tempo en programma, afhankelijk van de treinbediening van station Hoofddorp die dan resteert. Begin 2022 zal hierover duidelijkheid ontstaan.

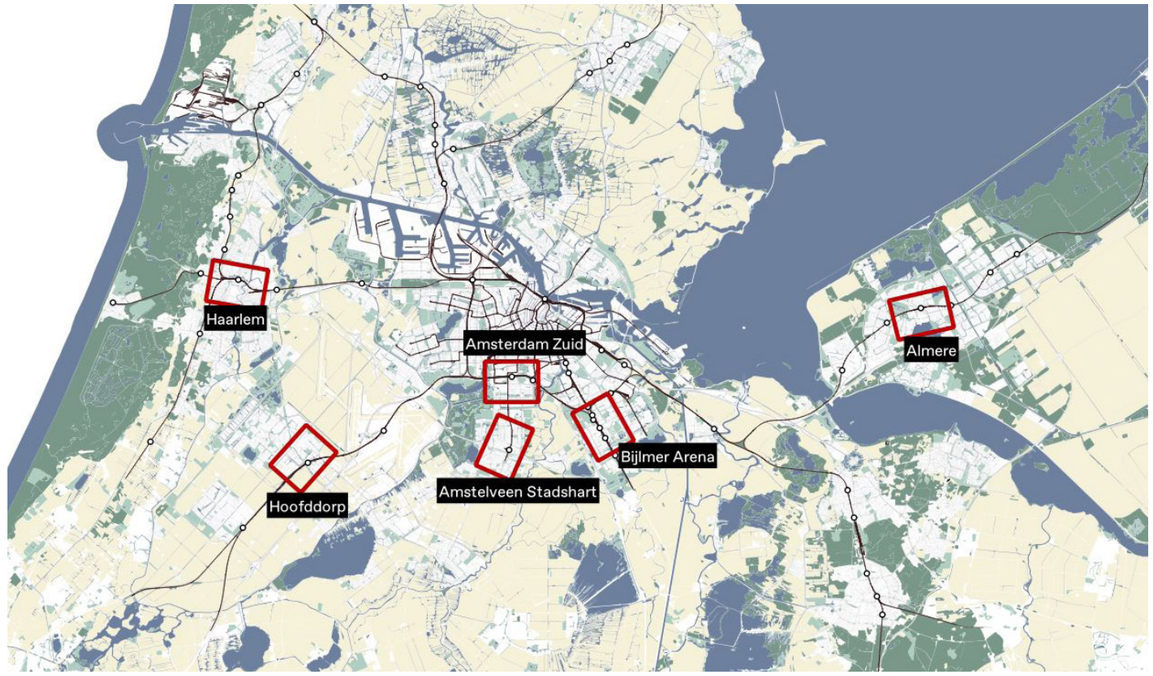
Programmadistributie

	minimaal		maximaal	
Stationskwartier	**1.400 woningen 2.150 banen**		**5.800 woningen 2.280 banen**	
Programma	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**
Apartementen	1.000 w	100.000	3.100 w	310.000
Hybrid woningen	400 w	40.000	1.700 w	170.000
Grondgebonden woningen (GGB)	0	0	1.000 w	120.000
Kantoren	1.000 b	20.000	1.000 b	20.000
Hogeschool	250 b	25.000	250 b	25.000
Middelschool	50 b	5.000	50 b	5.000
Basisschool	0	0	30 b	4.200
Hotels	150 b	37.500		
Voorzieningen	400 b	12.000	450 b	14.000
Commercieel	300 b	15.000	350 b	17.500
Bestaand programma		60.000		60.000
Parkeerplaats (approx)	1000 pp	30.000	1600 pp	48.000
Totaal bvo		**344.500**		**831.200**
Footprint gebouw		**105.000**		**105.000**
Gemiddelde verdiepingen		**3,3**		**8,0**
Groene oppervlakken		59.000		59.000

Graan voor Visch Zuid	**4.000 woningen 1.110 banen**		**5.200 woningen 1.180 banen**	
Programma	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**	**Aantal eenheden**	**BVO (m2)**
Apartementen	1.500 w	150.000	2.000 w	200.000
Hybrid woningen	2.000 w	200.000	3.200 w	320.000
Grondgebonden woningen (GGB)	500 w	60.000		
Kantoren	1000 b	20.000	1.000 b	20.000
Basisschool	30 b	4.200	30 b	4.200
Voorzieningen	65 b	2.600	100 b	4.000
Commercieel	15 b	750	50 b	2.500
Bestaand programma	0	40.000		20.000
Parkeerplaats (approx)	1.500 b	45.000	2.500 pp	75.000
Totaal bvo		**522.550**		**645.700**
Footprint gebouw		**160.000**		**160.000**
Gemiddelde verdiepingen		**3,3**		**4,0**
Groene oppervlakken		90.000		90.000

Bijlage

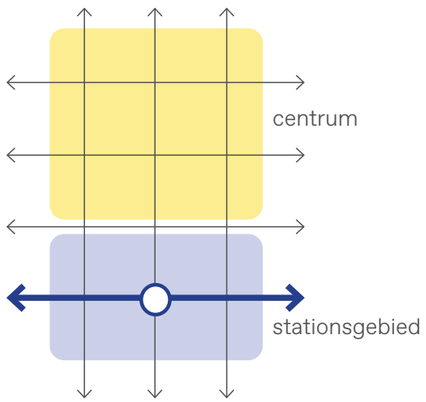
Vergelijking met andere stationsgebieden





Hoewel Hoofddorp volgens dit overzicht qua programmaverdeling lijkt op Bijlmer, zijn zowel het huidige als het toekomstige karakter, zowel als de stedenbouwkundige karakteristiek duidelijk sterk verschillend.
Hoofddorp heeft relatief weinig wonen ten opzichte van de werkgelegenheid door de beperkingen van het luchtverkeer.

1. Orientatie



Hoofddorp



Amsterdam Zuid



Amstelveen Stadshart



Bijlmer Arena



Almere



Haarlem



2. Groen-blauwe structuren

Hoofddorp



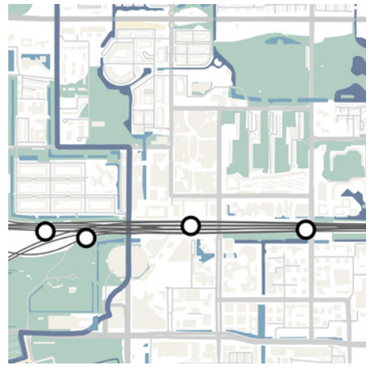
Amsterdam Zuid



Amstelveen Stadshart



Bijlmer Arena



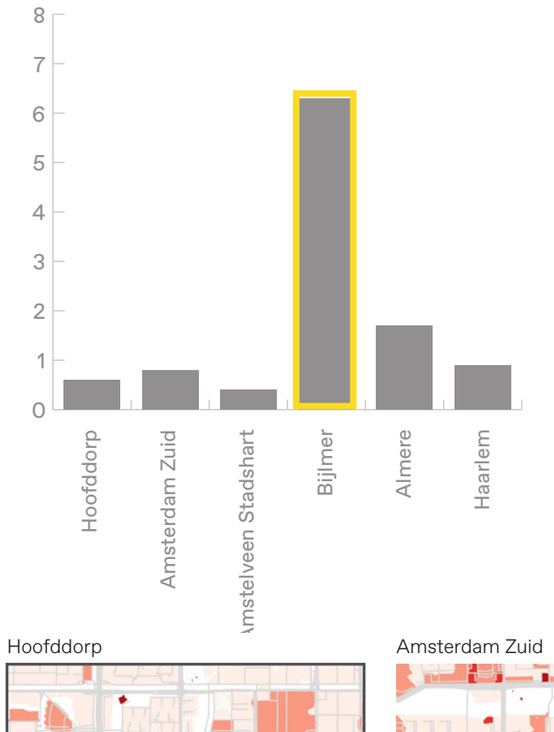
Almere



Haarlem



3. FSI per blok





Hoofddorp



Amsterdam Zuid



Amstelveen Stadshart



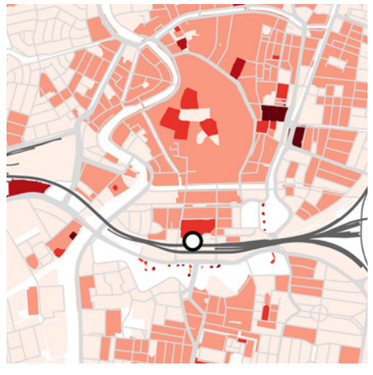
Bijlmer Arena



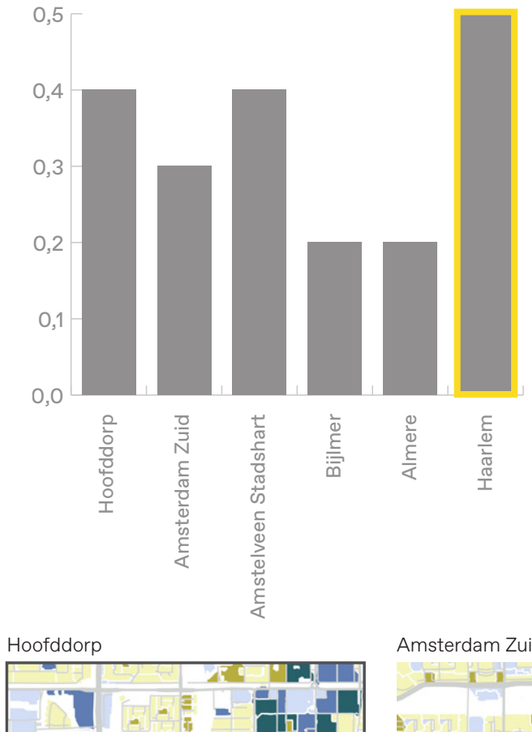
Almere

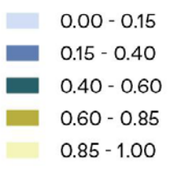


Haarlem

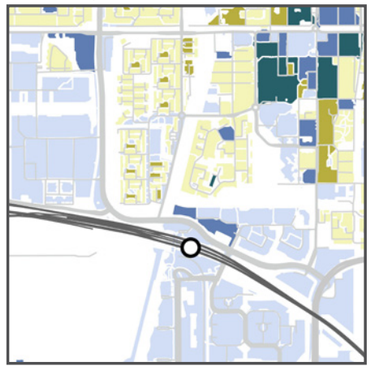


4. MXI (mixed use index) per blok





Hoofddorp



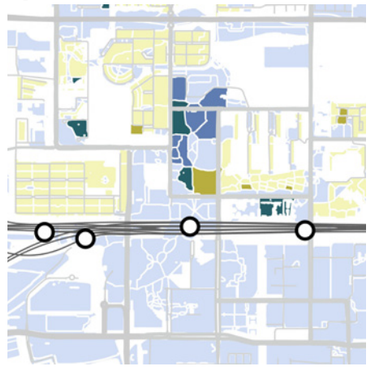
Amsterdam Zuid



Amstelveen Stadshart



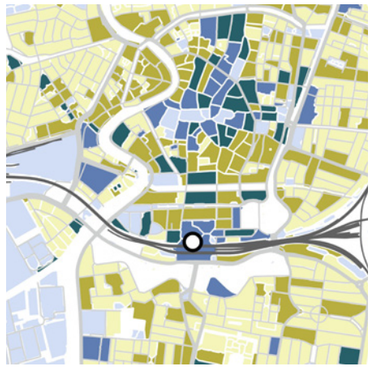
Bijlmer Arena



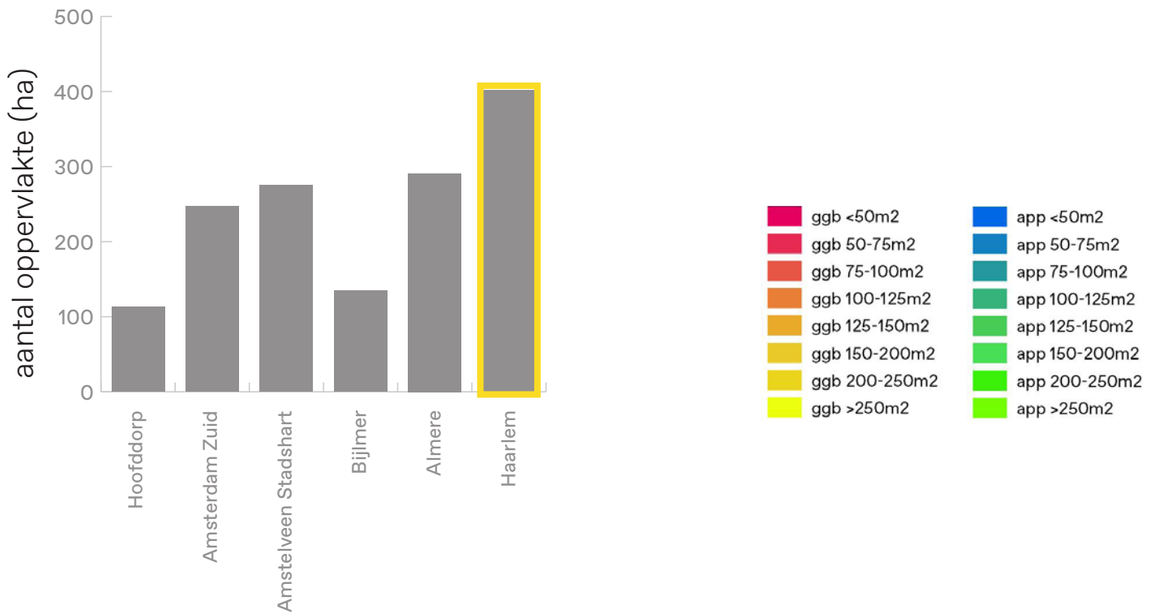
Almere



Haarlem



5. Woon programma



Hoofddorp



Amsterdam Zuid



Amstelveen Stadshart



Bijlmer Arena



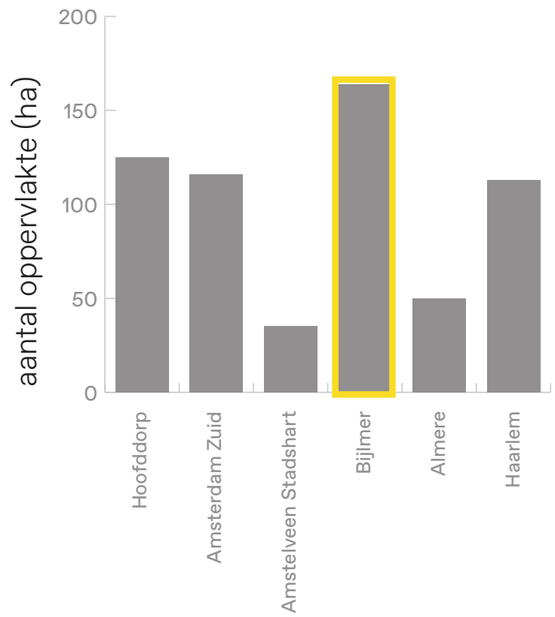
Almere



Haarlem



6. Werk programma



Hoofddorp



Amsterdam Zuid



Amstelveen Stadshart



Bijlmer Arena



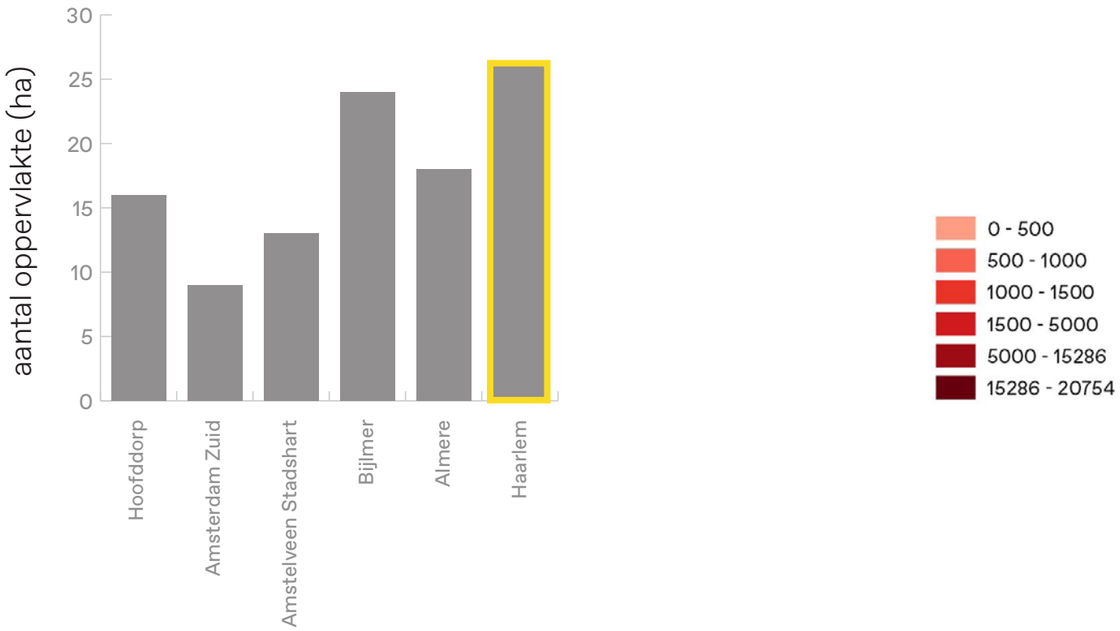
Almere



Haarlem



7. Winkel programma



Hoofddorp



Amsterdam Zuid



Amstelveen Stadshart



Bijlmer Arena



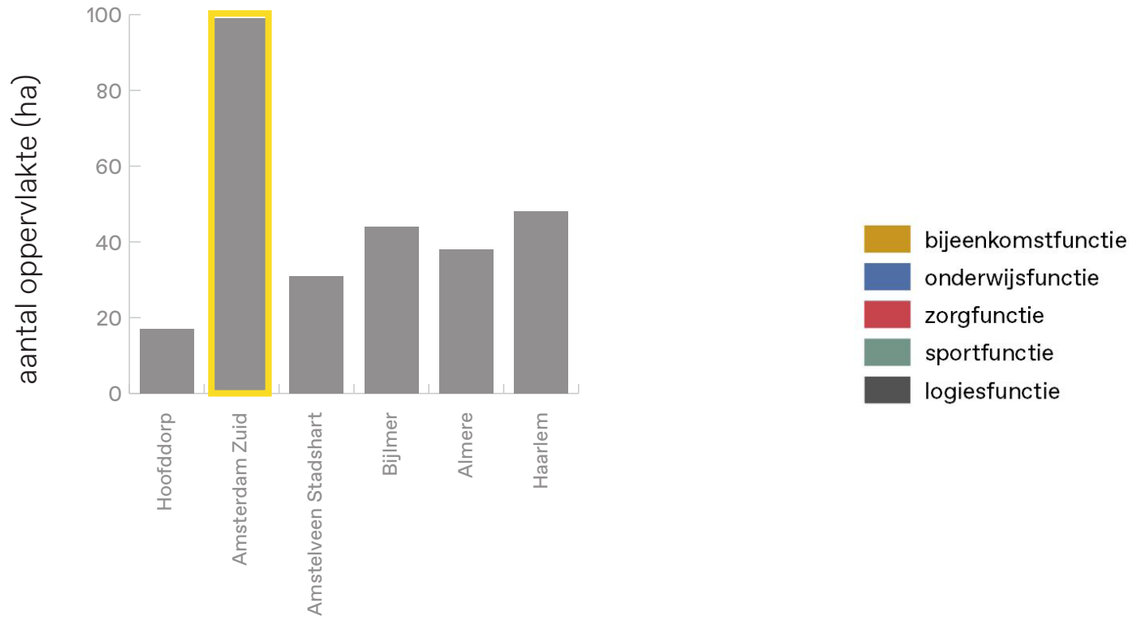
Almere



Haarlem



8. Voorzieningen programma



Hoofddorp



Amsterdam Zuid



Amstelveen Stadshart



Bijlmer Arena



Almere



Haarlem



de zwarte hond
architecture urbanism strategy

contact:
bd@dezwartehond.nl
+31 (0)10 240 90 30

Groningen
Hoge der A 11
NL-9712 AC Groningen
+31 (0)50 313 40 05
info@dezwartehond.nl

Rotterdam
Westblaak 37 (Grotiushuis)
3012 KD Rotterdam
+31 (0)10 240 90 30
info@dezwartehond.nl

Cologne
Unter Taschenmacher 2
DE-50667 Cologne
+49 (0)221 168 04 40
fax +49 (0)221 168 044 11
info@dezwartehond.de

www.dezwartehond.nl

follow us:

C Resultaten Swipocratie



Figuur 1: De onderdelen uit het Swipocratie-spel

In deze bijlage zijn de resultaten van het Swipocratie-spel te vinden. De resultaten uit het spel zijn gebruikt bij het opstellen van deze visie.

Het Swipocratie-spel

De participatie begon op 12 april 2021 met de lancering van het verdichtingsspel, een beeldende enquête waarmee deelnemers zich konden uitspreken over de groei van Haarlemmermeer. In de drie weken waarin de enquête online stond, gaven **4.784** mensen hun mening over de groei van Haarlemmermeer.

Het Swipocratie-spel bestond uit vier onderdelen, zie hierboven figuur 1:

1. **Wat vindt u belangrijk?:** Kies een gebied.
2. **Waar droomt u van?**: Swipe rechts voor “goed idee”, swipe links voor “minder goed idee”.
3. **Hoe ver wilt u gaan?:** Ontwikkeling van dorps tot stads. Geef aan tot waar u verdichting toelaatbaar vindt.
4. **Dilemma’s:** Kies tussen 2 voorgehouden dilemma’s.

In totaal hebben maar liefst **4.784** mensen deelgenomen aan het spel.

- 83% van de deelnemers woonde of werkte in Haarlemmermeer;
- 78% van deze mensen verwachten hier over 20 jaar nog steeds te wonen of te werken;
- 7% van de deelnemers woonde destijds niet in Haarlemmermeer, maar verwachten hier wel over 20 jaar te komen wonen.

Na afloop van de enquête konden deelnemers aangeven of ze via een interview hun visie nader wilden toelichten. Bijna 200 mensen gaven zich uiteindelijk voor dit interview op. Twintig van hen zijn uitgebreid geïnterviewd (bijlage D. Polderportretten). De andere betrokkenen kregen de kans om op bondige wijze hun visie met ons te delen. Zo ontstond er een nog completer beeld van de zorgen, wensen en ideeën over de groei van Haarlemmermeer.

C.1. Wat vindt u belangrijk?

In het eerste onderdeel van de enquête moesten de deelnemers een keuze maken tussen gebiedstypen, hierover gingen de vragen van de enquête. Om de enquête bondig te houden zijn de 8 typerende plekken onderverdeelt in 4 gebiedstypen (figuur 2).



Figuur 2: De gebiedstypen waarover de vragen gingen

Stations- en centrumgebieden

- 25% van de deelnemers koos er voor om vragen te beantwoorden over stations- en centrumgebieden;
- Dit zijn 1.196 mensen, hiermee was dit type het op één na meest gekozen gebied om vragen over te beantwoorden.

Doorgaande wegen en werkgebieden

- 7% van de deelnemers koos er voor om vragen te beantwoorden over doorgaande wegen en werkgebieden;
- Dit zijn afgerond 335 mensen, hiermee was dit type het minst gekozen gebied om vragen over te beantwoorden.

Parken, polder en polderlinten

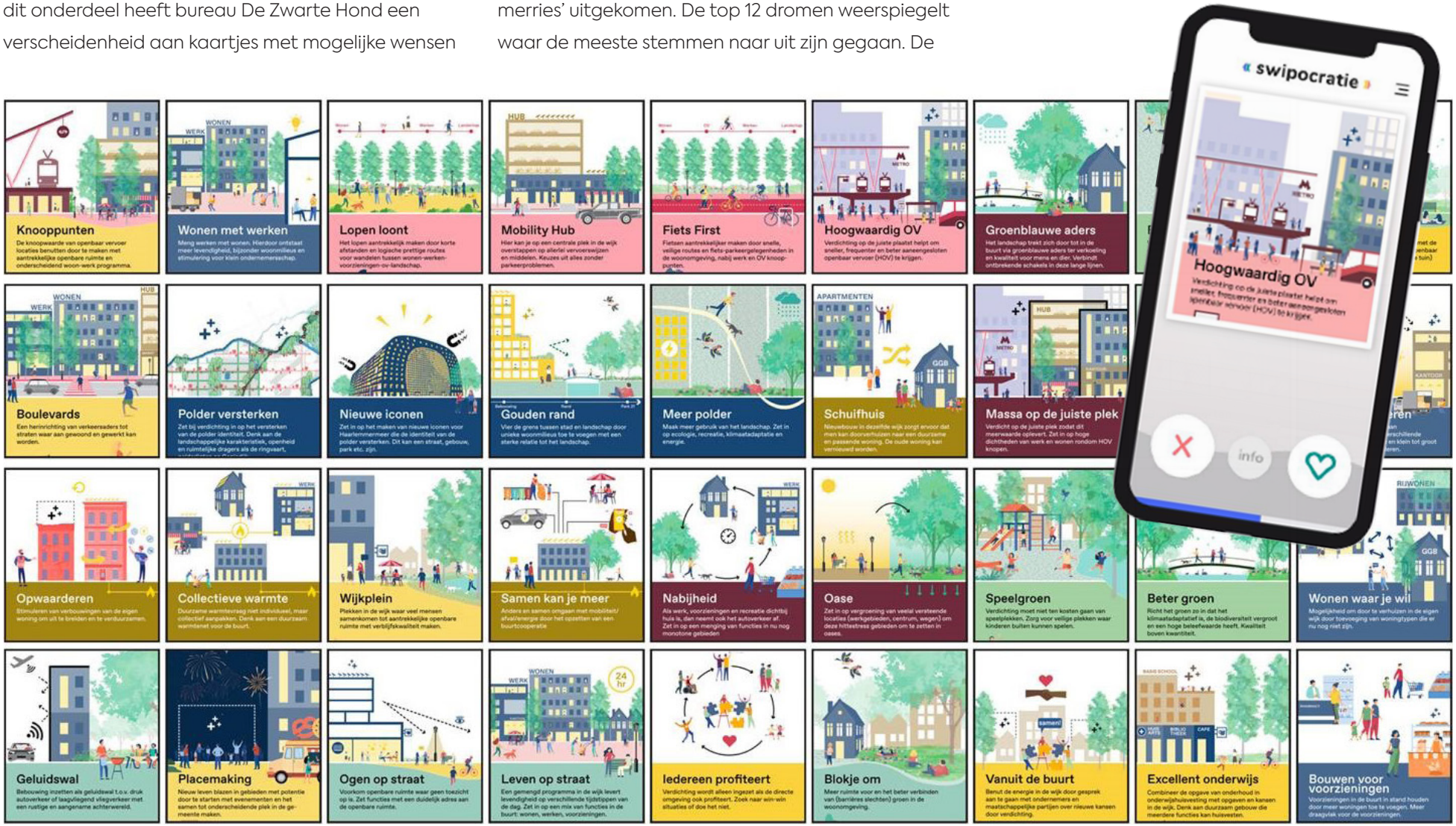
- 20% van de deelnemers koos er voor om vragen te beantwoorden over parken, polder en polderlinten;
- Dit zijn afgerond 957 mensen, hiermee was dit type het op één na minst gekozen gebied om vragen over te beantwoorden. Echter bijna even populair als stations- en centrumgebieden.

Dorpen en woonwijken

- 48% van de deelnemers koos er voor om vragen te beantwoorden over dorpen en woonwijken;
- Dit zijn afgerond 2.297 mensen, hiermee was dit type het veruit meest gekozen gebied om vragen over te beantwoorden.

C.2. Waar droomt u van?

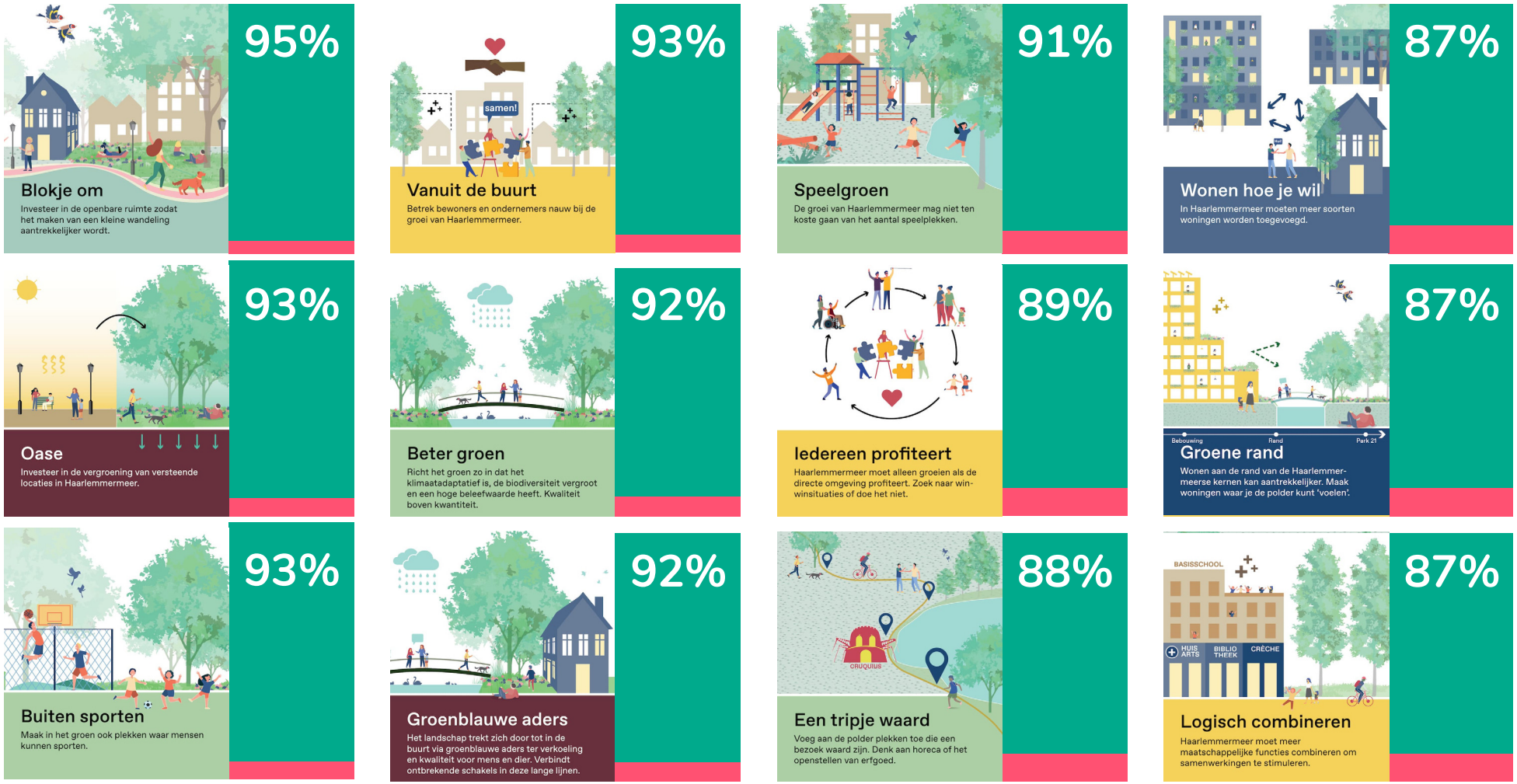
Het tweede onderdeel van de enquête diende om achter de dromen -de wensen- en de nachtmerries betreft gebiedsontwikkeling te komen. Voor dit onderdeel heeft bureau De Zwarte Hond een verscheidenheid aan kaartjes met mogelijke wensen gemaakt (figuur 3). Door rechts te swipen gaf de deelnemer aan het getoonde kaartje een goed idee te vinden en door links te swipen een minder goed idee. Hier is een top 12 'dromen' en een top 9 'nachtmerries' uitgekomen. De top 12 dromen weerspiegelt waar de meeste stemmen naar uit zijn gegaan. De top 9 nachtmerries weerspiegelt waar de minste stemmen naar uit zijn gegaan. Deze zijn te zien op de volgende pagina's.



Figuur 3: Overzicht van de kaartjes met mogelijke wensen betreft gebiedsontwikkeling

Top 12 'dromen'

Hieronder in figuur 4 is de top 12 'dromen' of te wel wensen te zien met stemresultaten. De meeste van deze dromen hangen samen met een groene leefomgeving, dit zijn dromen zoals een "Blokje om", "Beter groen" en "Groenblauwe aders". Ook geven de deelnemers aan behoefte te hebben om meer inspraak te hebben over hoe zij wonen (in wat voor huis) en waar zij wonen. Daarnaast is er behoefte aan meer gemengde gebieden; door menging van wonen met bijvoorbeeld werken aan huis of voorzieningen, "logisch combineren".

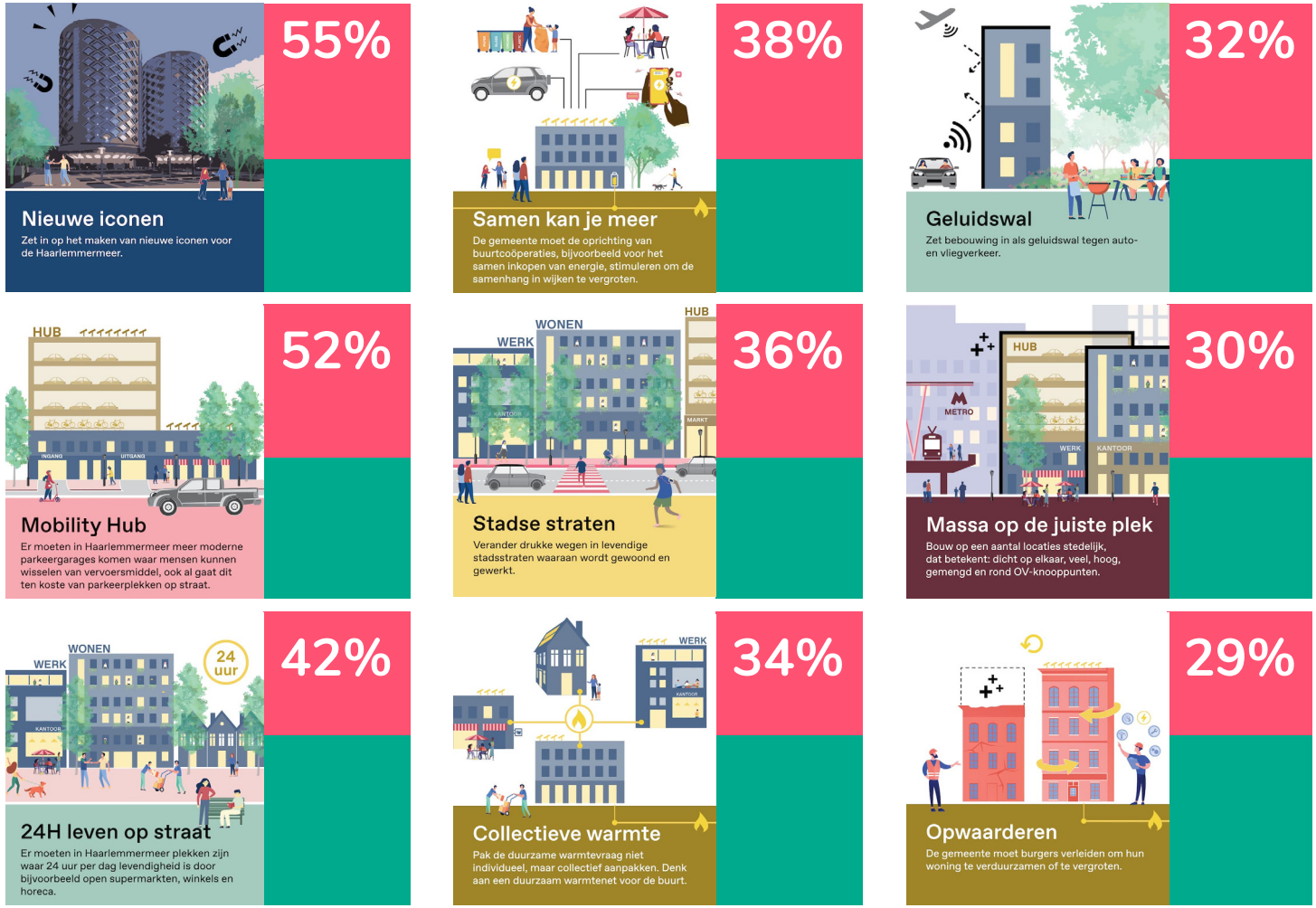


Figuur 4: Overzicht van de 12 meest gekozen wensen/dromen

Top 9 'nachtmerries'

In figuur 5 hieronder zijn de wensen te zien waar het minst op is gestemd, de zogenoemde 'nachtmerries'. Over het algemeen zijn dit meer stadse ontwikkelingen of voorstellen die gelinkt worden aan bijvoorbeeld Amsterdam. Over 'Nieuwe iconen' en 'Mobility Hub' waren de deelnemers min of meer verdeeld. Ongeveer 50% van de deelnemers gaf aan dit wél een goed idee te vinden, 50% gaf aan dit géén goed idee te vinden. Waar de meeste deelnemers zorgen over hebben zijn 'Opwaarderen' (van hun woning), 'Massa op de juiste plek' en 'Geluidswal'. Bij 'Massa op de juiste plek' is een contradictie te zien met het onderdeel 'Hoe ver wilt u gaan?'. In dit onderdeel gaven deelnemers aan minder massa te zien langs bijvoorbeeld Doorgaande wegen, maar meer massa wel op zijn plek vonden in bijvoorbeeld Centrumgebieden. Terwijl hier slechts 30% van de deelnemers Massa op de juiste plek een goed idee vonden.

Daarnaast hebben de deelnemers grote behoefte aan een gezonde groene leefomgeving, in een relatief stille omgeving. Echter zien zij 'Geluidswal' hier niet als oplossing tegen geluidoverlast van vliegtuigverkeer.



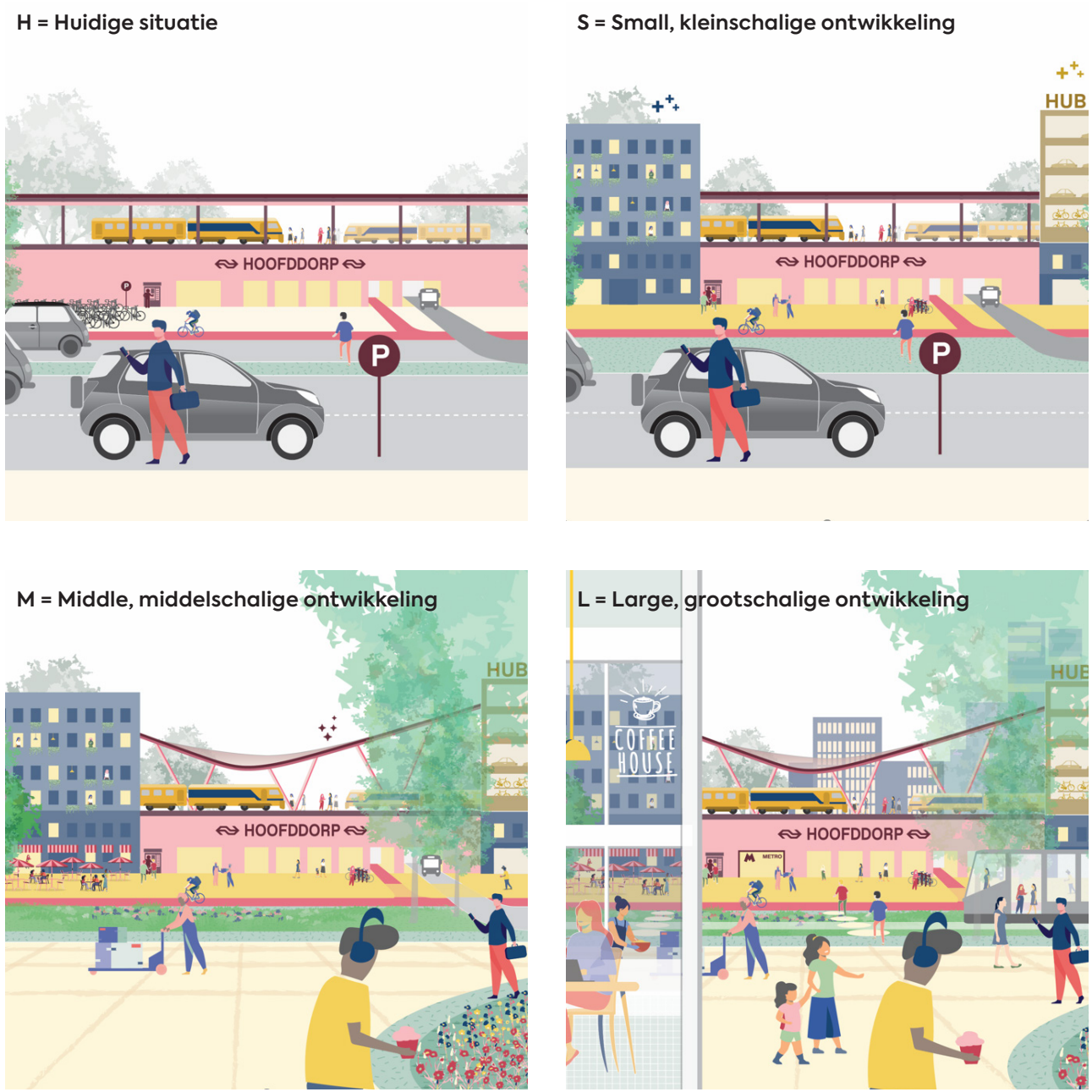
Figuur 5: Overzicht van de 9 minst gekozen wensen/dromen

C.3. Hoe ver wilt u gaan?

In het derde onderdeel werden er per gebiedstype 4 situaties getoond van gebiedsontwikkeling in verschillende schalen (zie figuur 6 ter voorbeeld).

- Het eerste plaatje dat getoond werd was een weergave van de huidige situatie “H”;
- Het tweede plaatje gaf hetzelfde gebied met kleinschalige “S” ontwikkeling weer;
- Het derde plaatje gaf van het gebied de volgende stap in ontwikkeling weer; middelschalige “M” ontwikkeling;
- Het vierde en laatste plaatsje gaf de grootste “L” ontwikkeling van het gebied weer.

Per getoond plaatje moesten de deelnemers ook door hier links of rechts te swipen aangeven of deze schaal van ontwikkeling, op deze plek, passend vonden of niet. Wanneer de deelnemers de ontwikkelschaal (H-S-M-L) passend vonden swipten ze naar rechts en wanneer ze deze niet passend vonden naar links. Zo ontstond er een helder overzicht per gebiedstype van tot waar -tot welke schaal- de mensen ontwikkeling toelaatbaar vonden. De resultaten per gebiedstype zijn op de volgende pagina’s te zien.



Figuur 6: Overzicht van de ontwikkelschalen S-M-L met het stationsgebied als voorbeeld

Op deze en de volgende pagina's zijn de resultaten van de 8 typerende plekken uit de gebiedstypen terug te lezen. De ontwikkelschaal met de hoogste percentuele score is de ontwikkelschaal waar door de deelnemers het meest op gestemd is. Dit is de voorkeursvariant -gezien vanuit de deelnemers- voor de typerende plekken.

Gebiedstype: Stations- en centrumgebieden

Stationsgebieden:

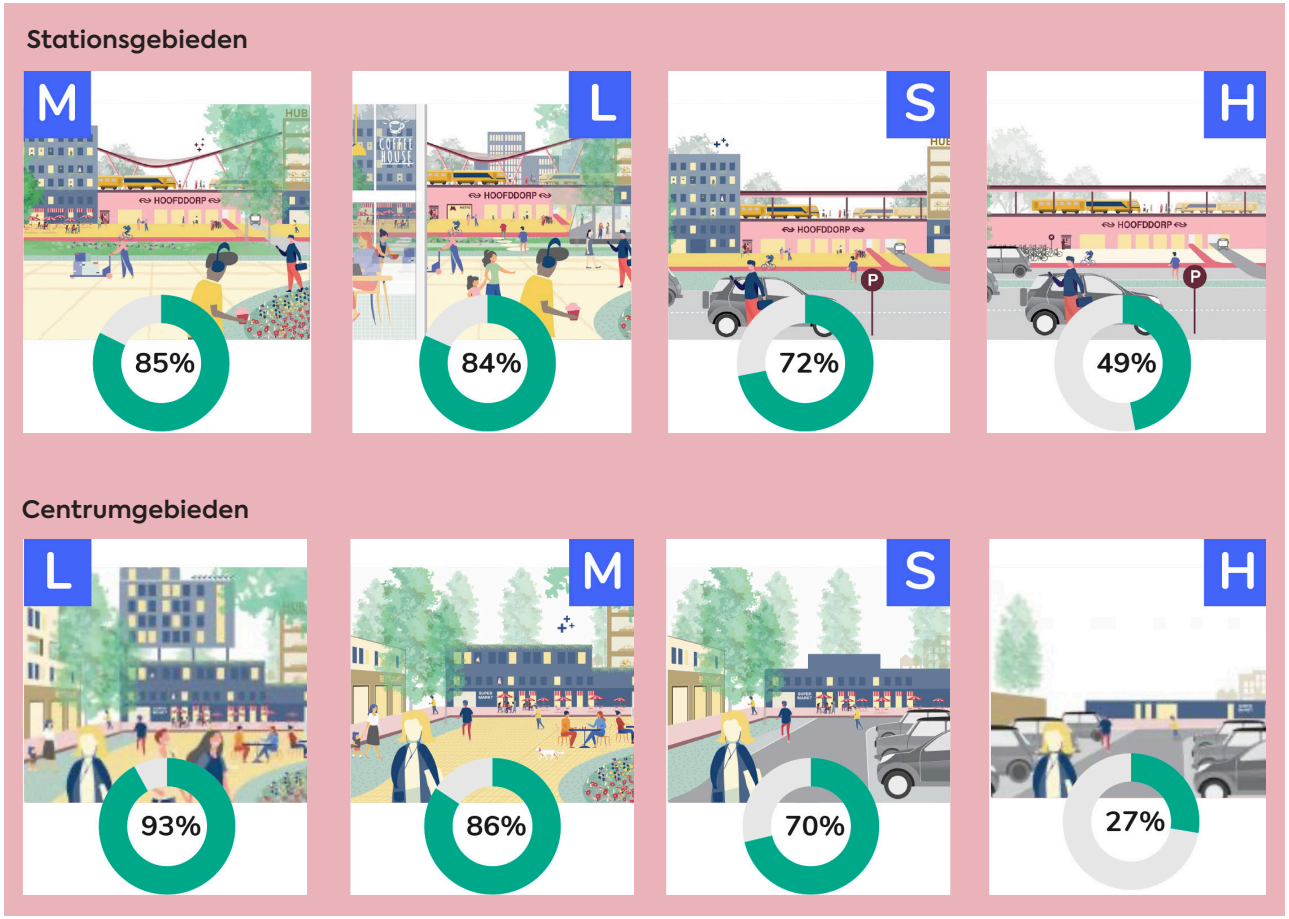
1. M Middelschalige ontwikkeling 85%
2. L Grootschalige ontwikkeling 84%
3. S Kleinschalige ontwikkeling 72%
4. H Huidige situatie 49%

Bij de stationsgebieden is er het meest gestemd op middelschalige ontwikkeling, echter wordt er ook veel kans gezien voor grootschalige ontwikkeling aangezien deze slechts 1% lager scoort. Meer dan de helft van de deelnemers (51%) geeft aan de huidige situatie niet wenselijk te vinden.

Centrumgebieden:

1. L Grootschalige ontwikkeling 93%
2. M Middelschalige ontwikkeling 86%
3. S Kleinschalige ontwikkeling 70%
4. H Huidige situatie 27%

Maar liefst 93% van de deelnemers geeft aan voor centrumgebieden grootschalige ontwikkeling het meest passend te vinden. Slechts 27% van de deelnemers vindt de huidige situatie wenselijk. Voor centrumgebieden liggen daarom veel/grote kansen voor gebiedsontwikkeling.



Figuur 7: Overzicht resultaten stations- en centrumgebieden

Gebiedstype: Doorgaande wegen en werk-gebieden

Doorgaande wegen:

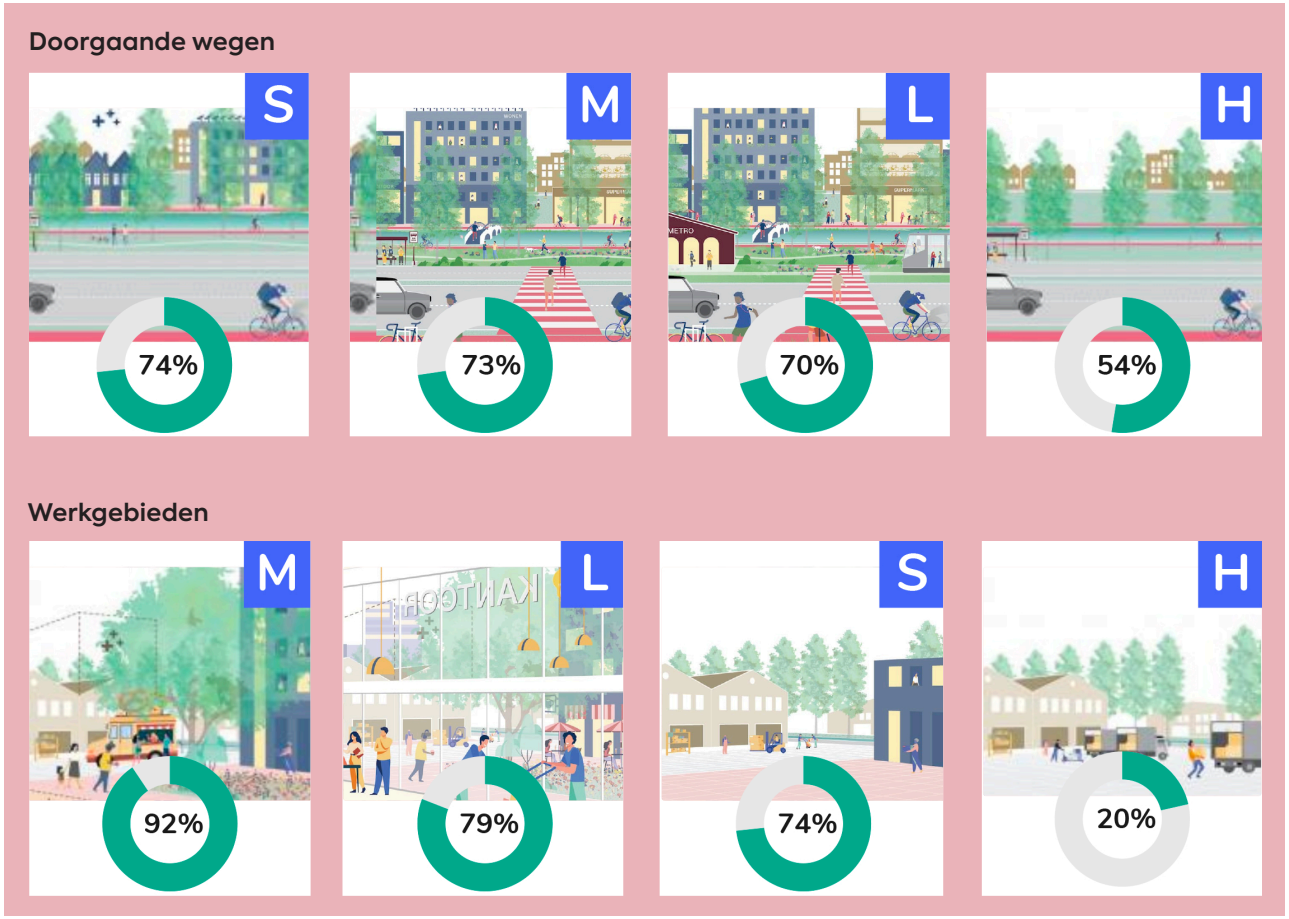
1. S Kleinschalige ontwikkeling 74%
2. M Middelschalige ontwikkeling 73%
3. L Grootschalige ontwikkeling 70%
4. H Huidige situatie 54%

Voor de doorgaande wegen is er geen overduidelijke voorkeur in ontwikkelschaal. Kleinschalige ontwikke-ling scoort het hoogst, maar dit is slechts 1% hoger dan middelschalige ontwikkeling. Voor grootschali-ge ontwikkeling wordt ook kans gezien, deze scoort slechts 4% lager dan kleinschalige ontwikkeling. Voor doorgaande wegen geldt dat er goed gekeken moet worden naar de exacte locatie om te bepalen welke ontwikkelschaal het best passend is. De huidige situ-atie scoort ook hier het laagst. Slechts 54% vindt de huidige situatie wenselijk,

Werkgebieden:

1. M Middelschalige ontwikkeling 92%
2. L Grootschalige ontwikkeling 79%
3. S Kleinschalige ontwikkeling 74%
4. H Huidige situatie 20%

Maar liefst 92% van de deelnemers geeft aan voor werkgebieden middelschalige ontwikkeling het meest passend te vinden. Slechts een schokkende 20% van de deelnemers vindt de huidige situatie van de werkgebieden wenselijk. Voor de werkgebieden liggen daarom veel/grote kansen voor gebiedsont-wikkeling.



Figuur 8: Overzicht resultaten werkgebieden en doorgaande wegen

Gebiedstype: Parken, polder en polderlinten

Polderlinten:

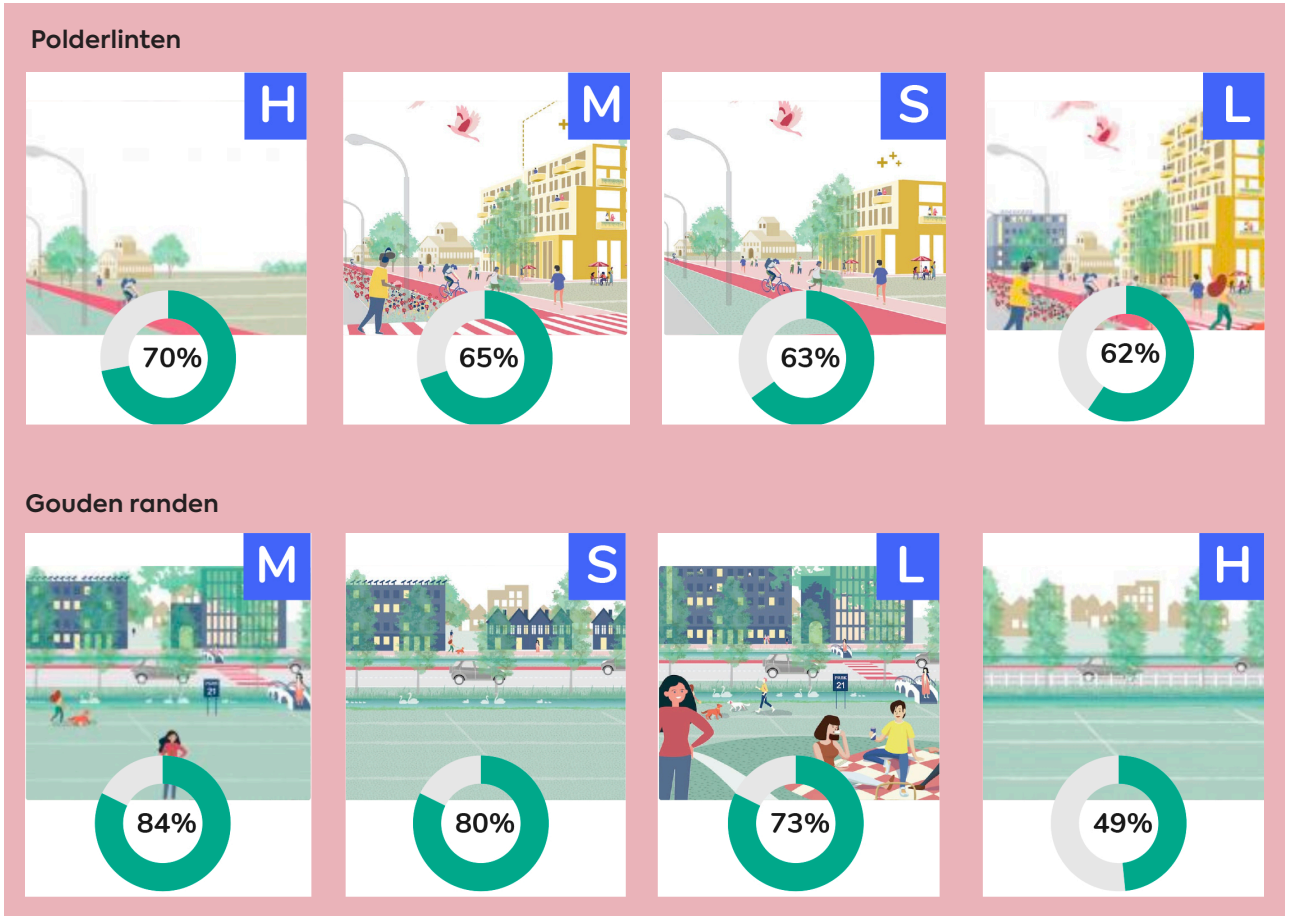
1. H Huidige situatie 70%
2. M Middelschalige ontwikkeling 65%
3. S Kleinschalige ontwikkeling 63%
4. L Grootschalige ontwikkeling 62%

In tegenstelling tot voorgaande typerende plekken scoort bij polderlinten de huidige situatie het hoogst. 70% van de deelnemers stemde dat de huidige situatie het meest gewenst is. Concreet houdt dit in dat ontwikkelingen op deze plek niet erg wenselijk zijn, maar er wel ruimte is om de huidige situatie te verbeteren. Daarnaast geeft 62-65% van de deelnemers aan wél mogelijkheden voor ontwikkelingen te zien. De meeste voorkeur ligt dan bij middelschalige en kleinschalige ontwikkeling. Ook voor polderlinten geldt dat er naar de exacte locatie gekeken moet worden om te bepalen of ontwikkelingen gewenst zijn en zo ja in welke ontwikkelschaal dit dient te gebeuren.

Gouden randen:

1. M Middelschalige ontwikkeling 84%
2. S Kleinschalige ontwikkeling 80%
3. L Grootschalige ontwikkeling 73%
4. H Huidige situatie 49%

Voor de gouden randen ziet men middelschalige ontwikkeling als de beste keuze. Opgevolgd door kleinschalige ontwikkeling. De huidige situatie scoort ook bij deze plek laag. Slechts 49% van de mensen vindt de huidige situatie wenselijk.



Figuur 9: Overzicht resultaten polderlinten en gouden randen

Gebiedstype: Dorpen en woonwijken

Buurten:

1. M Middelschalige ontwikkeling 88%
2. S Kleinschalige ontwikkeling 71%
3. L Grootschalige ontwikkeling 57%
4. H Huidige situatie 38%

Middelschalige ontwikkeling soort bij buurten het hoogst met maar liefst 88%. Kleinschalige ontwikkeling volgt op de tweede plek. Grootschalige ontwikkeling wordt slechts wenselijke gezien door 57% van de deelnemers, maar ook hier scoort de huidige situatie met maar 38% het laagst.

Groene aders:

1. H Huidige situatie 92%
2. M Middelschalige ontwikkeling 90%
3. S Kleinschalige ontwikkeling 89%
4. L Grootschlige ontwikkeling 80%

Voor groene aders geldt net als polderlinten dat de huidige situatie het hoogst scoort. Waar de huidige situatie van de polderlinten 70% scoort, scoort de huidige situatie hier maar liefst 92%. Maar ruimte voor ontwikkeling wordt hier ook gezien door de deelnemers. Zowel middelschalige als kleinschalige ontwikkeling scoren hoog van 90% en 89%. Grootschalige ontwikkeling scoort met 80% -nog steeds een hoge score- het laagst.

Het opwaarderen van bestaande kwaliteiten gaat bij groene aders voor nieuwe ontwikkeling.



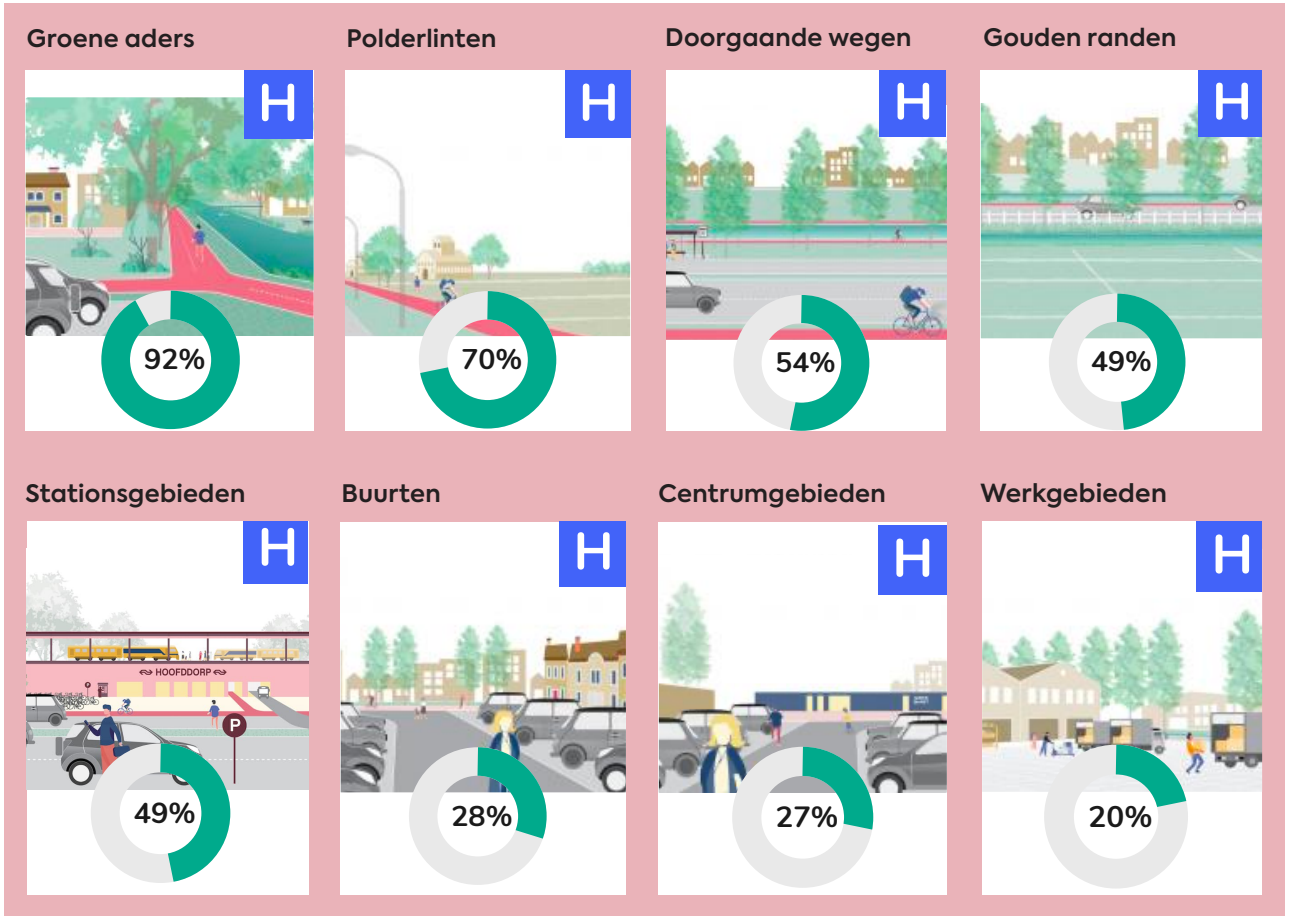
Figuur 10: Overzicht resultaten buurten en groene aders

Opvallende resultaten

Huidige situatie:

Wat opvalt is dat twee typerende plekken het beste scoren op de huidige situatie. Dit zijn de plekken groene aders en polderlinten. De andere typerende plekken scoren echter op de huidige situatie het laagst (fig. 11).

Doorgaande wegen, stationsgebieden en gouden randen kregen slechts een score van rond de 50%. De laagste scores zijn te zien bij werkgebieden, buurten en de centrumgebieden. Deze lage scores geven aan waar mensen de meeste potentie voor ontwikkeling zien om zo de kwaliteit van deze plekken te verhogen. Hier zijn de grootste kwaliteitsslagen te behalen. Op de plekken met de hoogste scores is het streven naar het behouden van kwaliteit, zoals bij groene aders, en het versterken van de bestaande kwaliteiten, zoals bij polderlinten.

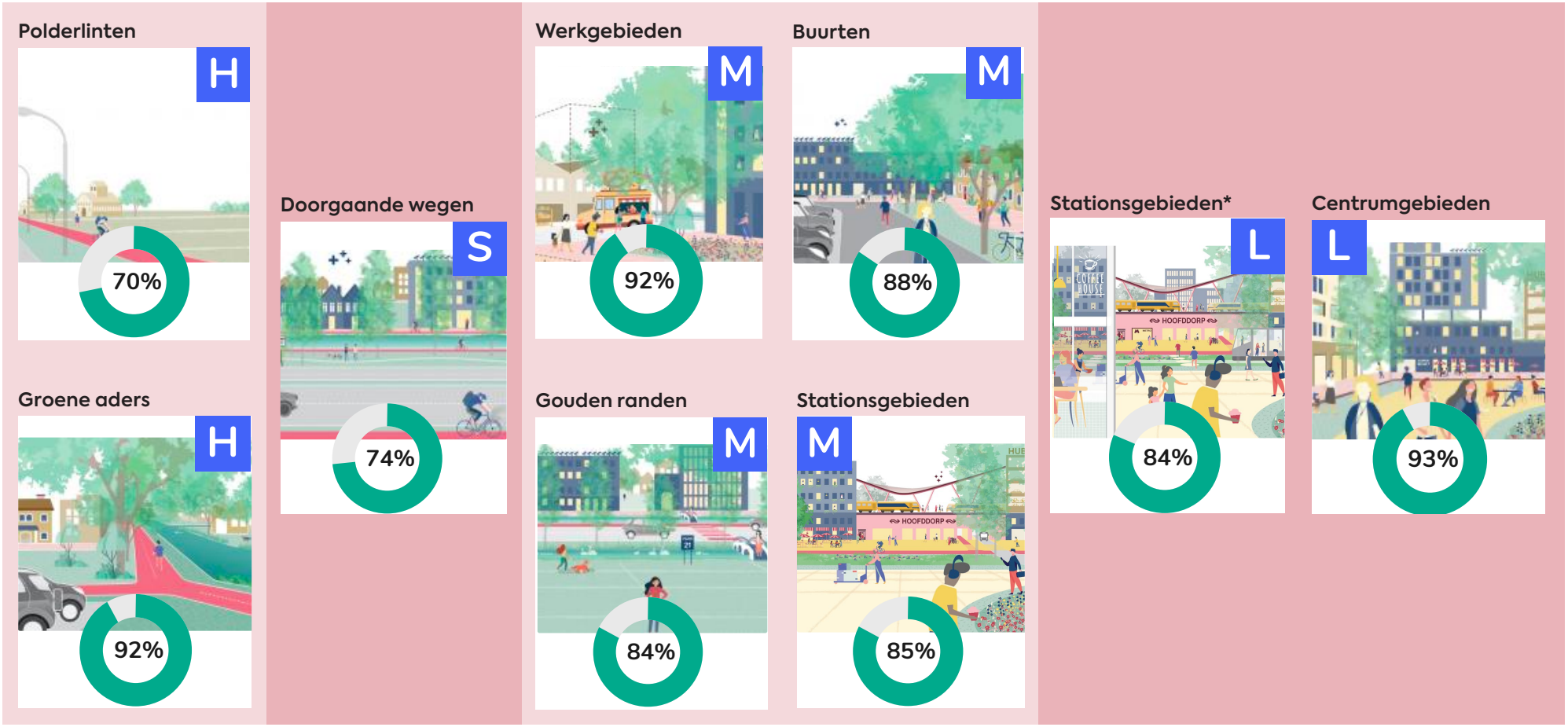


Figuur 11: Overzicht resultaten van de huidige situatie

Ontwikkelschaal per typerende plek

In figuur 12 hieronder is het overzicht te zien van tot hoe ver de deelnemers ontwikkeling en verdichting op verschillende plekken toelaatbaar vonden. Bij de polderlinten en groene aders scoort de huidige situatie het hoogst. Langs doorgaande wegen zagen de deelnemers kans voor kleinschalige ontwikkeling.

Over het algemeen werd er het meest gestemd op middelschalige ontwikkeling. Dit is terug te zien bij de werkgebieden, buurten, gouden randen en de stationsgebieden. De grootste kansen voor grootschalige ontwikkeling werd gezien bij de centrumgebieden. Voor de Stationsgebieden waren de deelnemers verdeeld over middelschalige en grootschalige ontwikkeling, waarbij grootschalige ontwikkeling slechts 1% minder scoorde dan middelschalige ontwikkeling.



Figuur 12: Overzicht van de hoogste scores per typerende plek

C.4. Dilemma's

In het laatste onderdeel kregen de deelnemers een aantal dilemma's te zien waartussen zij moesten kiezen (fig x).

Metro vs. bussensysteem

Het eerste dilemma was 'Geconcentreerd groeien met metro' of 'Verspreid groeien met bus'. Hierover waren de deelnemers verdeeld. De helft van de deelnemers gaf aan voorkeur te hebben voor de metro, de andere helft voor de bus.

Woningen met voorzieningen vs. alleen woningen

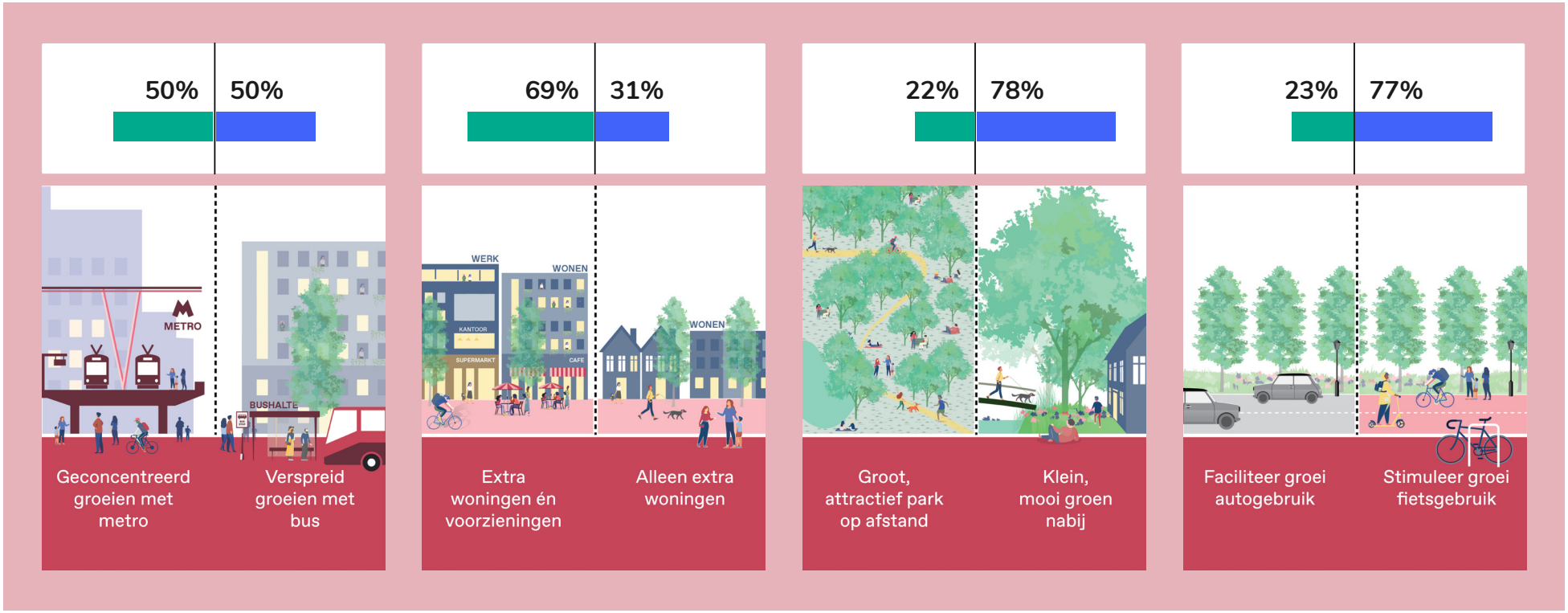
Bij dit dilemma gaf een derde van de deelnemers aan behoefte te hebben in gemengde gebieden, met zowel woningen als voorzieningen. Een derde gaf aan enkel behoefte te hebben in extra woningen.

Groot park op afstand vs. klein groen nabij

Over dit dilemma waren de deelnemers een stuk minder verdeeld. Het overgrote deel, maarliefst 78% van de deelnemers, gaf aan voorkeur te hebben voor klein, maar mooi groen nabij. Slechts 22% van de deelnemers gaf aan voorkeur te hebben voor een groot attractief park op afstand.

Autogebruik faciliteren vs. fietsgebruik stimuleren

Dezelfde verdeling in voorgaand dilemma is te zien in dit dilemma. Maarliefst 77% van de deelnemers gaf aan voorstander te zijn om het fietsgebruik te stimuleren. Slechts 23% van de deelnemers gaf aan voorstander te zijn om het autogebruik verder te faciliteren.



Fotobijschrift Axiforma Light 7pt