gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Gebiedsplan Hoofddorp, ontwikkeling van het stadshart
Portefeuillehouders	drs. Jurgen Nobel, drs. Marja Ruigrok, mr. Mariëtte Sedee-Schuitemaker
Steller	Petra Kort-Hoogeboom, Hilke de Vries, Maurits Schaafsma
Collegevergadering	7 december 2021
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2021.0002847

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. de deelgebieden van het stationsgebied Hoofddorp nader te concretiseren afhankelijk van de definitieve rijksbijdrage en de subsidievoorwaarden die het Rijk daaraan stelt;
2. de kredieten voor de deelgebieden van de gebiedsontwikkeling via de integrale afweging bij de Voorjaarsrapportage 2022 aan te vragen of, indien de besluitvorming door het Rijk over de rijksbijdrage niet tijdig heeft plaatsgevonden, de kredieten bij het eerste volgende P&C moment dat daartoe geëigend is aan te vragen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het Gebiedsplan Hoofddorp als onderbouwing voor de aanvraag van een rijksbijdrage aan de gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp vast te stellen;
2. ermee in te stemmen dat de Metropoolregio Amsterdam het Gebiedsplan Hoofddorp, in het kader van de aanpak Bereikbare Steden, aanbiedt aan het Rijk als onderbouwing van de benodigde rijksbijdrage.

2. Samenvatting

Op basis van het stedenbouwkundig raamwerk in ons Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp (2021.0001986) is onder regie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het Gebiedsplan Hoofddorp opgesteld. Daarmee is voor het Rijk inzichtelijk gemaakt dat wij een financiële bijdrage van het Rijk nodig hebben om de bouw van 15.500 woningen en ruimte voor 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen mogelijk te maken. Het gaat om een indicatieve rijksbijdrage van € 383 miljoen gebaseerd op grofmazige uitgangspunten voor de investeringen in de multimodale knoop, de weginfrastructuur en de onrendabele top van de gebiedsexploitaties. De MRA wil het Gebiedsplan samen met de gebiedsplannen van de andere acht bereikbare steden aan het Rijk aanbieden ter onderbouwing van de vraag om een rijksbijdrage. Afhankelijk van de bijdrage die het Rijk ter beschikking stelt kunnen wij nadere invulling geven aan de aard, omvang en snelheid van de ontwikkeling. Zodra bekend is in welke mate het Rijk gaat bijdragen aan de gebiedsontwikkeling zullen wij de verdere financiële consequenties bij het eerst volgende geëigende moment van de planning en control cyclus (P&C cyclus) aan de raad voorleggen ter besluitvorming.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Wat is de aanleiding, context?

Wij hebben in het kader van de aanpak 'Bereikbare Steden' en de Verstedelijkingsstrategie 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 de transitie naar meer gebruik van het openbaar vervoer te laten plaatsvinden. De komst van de Noord/Zuidlijn maakt beide mogelijk. Op zijn beurt draagt de woningbouw en de uitbreiding van de werkgelegenheid in het stationsgebied bij aan de vervoerswaarde van de metro. Dit betekent een schaal- en kwaliteitssprong in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Hoofddorp en daarmee van heel Haarlemmermeer.

De aanpak 'Bereikbare Steden' is een gezamenlijk onderdeel van de Uitvoeringsagenda Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het MRA-programma Bouwen en Wonen. Negen steden zijn betrokken: Haarlem, Zaanstad, Purmerend, Lelystad, Almere, Hilversum, Alkmaar, Hoorn en Hoofddorp. De kern van de aanpak 'Bereikbare Steden' is dat de stadsharten en enkele hiermee direct samenhangende openbaar vervoer knooppunten, tussen 2021 en 2030 een wezenlijke bijdrage leveren aan de opgaven waarvoor de MRA en Nederland staan: 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.

Om de woningbouw te kunnen versnellen is vanuit de aanpak 'Bereikbare Steden' onder regie van de MRA in samenwerking met ons, de MRA en het Rijk de 'Propositie Bereikbare Steden' (maart 2021) opgesteld. Vervolgens is deze propositie voor Hoofddorp nader uitgewerkt in het spoorboek 'Ontwikkeling stationsgebied Hoofddorp 2030' (2021.0001809) onder regie van de MRA. De provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail, Connexxion, de MRA en wij onderschrijven de ambities in dit spoorboek. Wij hebben vervolgens in het 'Verdichtingsplan stationsgebied Hoofddorp' (2021.0001986) onze kaders geschetst voor de gebiedsontwikkeling rondom het station om zelf de regie van deze ontwikkeling in de hand te kunnen houden.

In vervolg op deze stappen is onder regie van de MRA, in samenspraak met ons, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam, het voorliggende 'Gebiedsplan Hoofddorp, ontwikkeling van het stadshart' opgesteld. Ook hierbij waren de NS en ProRail nauw betrokken.

Welk doel wordt nagestreefd?

Het doel van het Gebiedsplan Hoofddorp is om voor het Rijk inzichtelijk te maken dat Haarlemmermeer een bijdrage van het Rijk nodig heeft om de bouw van 15.500 woningen en ruimte voor 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen rondom station Hoofddorp mogelijk te maken. Deze bijdrage is nodig voor de investeringen in de weginfrastructuur, de onrendabele top van de gebiedsexploitaties en de multimodale knoop.
Ook voor de acht andere bereikbare steden zijn gebiedsplannen opgesteld. De negen gebiedsplannen zullen worden aangeboden aan het Rijk. Samen verbeelden zij welke bijdrage de MRA kan leveren aan het versneld bouwen van nieuwe woningen en het stimuleren van de werkgelegenheid en welke financiële bijdrage van het Rijk daarvoor nodig is.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Omdat de gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp een complexe ontwikkeling is met vele betrokkenen, deelprojecten en afhankelijkheid van een financiële bijdrage van het Rijk, is het 'Gebiedsplan Hoofddorp' opgesteld. Het Gebiedsplan is een nadere uitwerking van de 'Propositie Bereikbare Steden' die de MRA eerder als bod aan het Rijk heeft aangeboden. Het is bedoeld als onderbouwing voor de aanvraag van een rijksbijdrage.

Het Gebiedsplan is geen stedenbouwkundig plan en heeft geen planologische status. De hoogte van de benodigde rijksbijdrage is op basis van grofmazige uitgangspunten berekend. Afhankelijk van de hoogte van de definitieve rijksbijdrage, de subsidievoorwaarden van het Rijk en voortschrijdend inzicht zullen wij het Gebiedsplan nader concretiseren.

Samenvatting Gebiedsplan

Het Gebiedsplan beschrijft welke gebiedsontwikkeling wij mogelijk maken rond station Hoofddorp en wat daarvoor nodig is: welke projecten nodig zijn, hoe we die projecten kunnen faseren en welke organisatievorm nodig is om tot voorbereiding en uitvoering van de projecten te komen. Ook wordt aandacht besteed aan communicatie, participatie en risicomanagement.

Condities en ambities

Uitgangspunt voor het Gebiedsplan is ons Verdichtingsplan en de komst van de Noord/Zuidlijn. In het Gebiedsplan zijn de acht ambities uit ons Verdichtingsplan (stedelijk leven stimuleren, gezond micro klimaat realiseren, waterstructuren vasthouden en gebruiken, mobiliteitstransitie mogelijk maken, een integrale en diverse functiemix, loopbare straten met superblokken, polder identiteit en stille, vredige woonblokken maken) doorvertaald naar drie essentiële voorwaarden voor het realiseren van de gebiedsontwikkeling en vijf ambities voor de inrichting van het gebied.
De drie essentiële randvoorwaarden betreffen de sociale en fysieke duurzaamheid, het omgaan met de geluidsbelasting door lucht- en rail- en wegverkeer en de financiële bijdrage van het Rijk. De vijf ambities voor de inrichting van het stationsgebied zijn: Hoofddorp als complete stad, verlengen zakelijke corridor, transitie in mobiliteit, wijken beter verbinden en groen en klimaatbestendig. Deze ambities zullen elk op hun eigen manier een plek krijgen in het gebied en daar in samenhang een nieuw stedelijk milieu vormen voor bewoners, werknemers en bezoekers.

De rijksbijdrage is ingeschat op € 383 miljoen. Dit betreft de investeringen tot 2030. Dit bedrag is € 22 miljoen hoger dan de € 361 miljoen die we bij het Verdichtingsplan hebben aangegeven. Het verschil wordt veroorzaakt door enerzijds een verschuiving van de geraamde woningaantallen voor het Zonneveld naar het Stationskwartier en anderzijds door een algehele actualisatieslag in de financiële doorrekening.

Deelgebieden

Het Gebiedsplan is gebaseerd op de deelgebieden Stationskwartier, Centrum & Stadspark, Graan voor Visch Zuid & Rooseveltpark, Schiphol Trade Park Campus en Beukenhorst Oost uit ons Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp. Het deelgebied Zonneveld uit het Verdichtingsplan ontbreekt omdat nader onderzoek nog moet uitwijzen of woningbouw op deze locatie mogelijk is. In het Gebiedsplan zijn de 3.200 woningen van het Zonneveld toebedacht aan het Stationskwartier. Nader onderzoek zal uitwijzen hoeveel woningen hier passen.

Projecten

Aanvullend op het Verdichtingsplan brengt het Gebiedsplan de vele projecten in beeld die ter ondersteuning van de gewenste schaalsprong en kwaliteit van het wonen, leven en werken in het stationsgebied nodig zijn. Het gaat om projecten op het gebied van autoverkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer en groen en water.

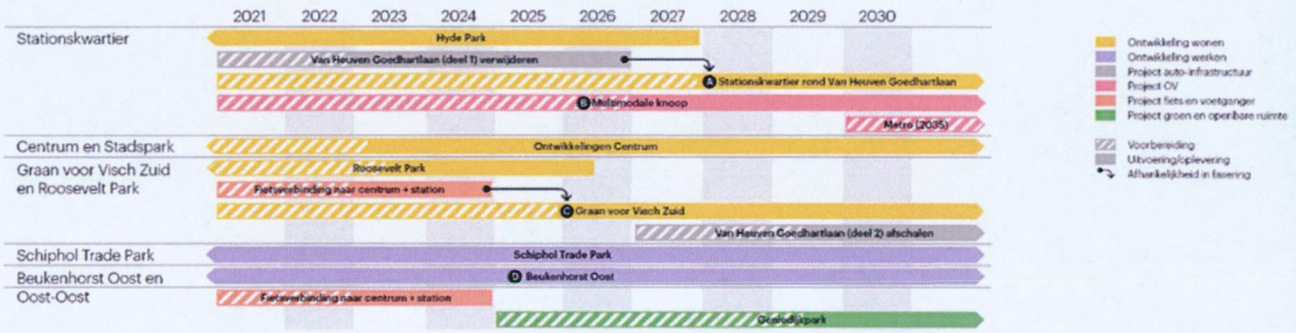
Projectenoverzicht



Figuur 1: projectenoverzicht voor de gebiedsontwikkeling Stationsgebied Hoofddorp

Daarbij geeft het Gebiedsplan ook een fasering van de projecten aan op basis van de principes:

- verbinden en ontwikkelen in samenhang;
- hoe dichter bij het station, des te belangrijker om daar te beginnen met de ontwikkeling;
- 'zoet' en 'zuur' koppelen: moeilijke en makkelijke projecten combineren;
- wonen gemengd met andere functies heeft voorrang, dichterbij station, meer gemengd stedelijk gebied en meer gemengde gebouwen.



Figuur 2: fasering van de projecten

Organisatie

De gebiedsontwikkeling rond het station vergt nauwe afstemming tussen veel partijen. Daarom zetten wij de Stuurgroep Stationsgebied Hoofddorp binnen het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid voort. Daarin nemen naast bestuurders van onze gemeente vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland, het Rijk (de ministeries Infrastructuur & Waterstaat en Binnenlandse Zaken), de MRA, de Vervoerregio Amsterdam, de NS, ProRail en Schiphol deel.

Binnen onze gemeente richten we een programmaorganisatie op voor de gebiedsontwikkeling rondom station Hoofddorp zodat we kunnen sturen op de samenhang tussen de deelgebieden. Wij zullen deze programmaorganisatie laten meegroeien met de omvang en voortgang van de gebiedsontwikkeling en de omvang van de rijksbijdrage.

Risico's

De gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp is niet zonder risico's. Risicomanagement is dan ook een belangrijk en vast onderdeel in de aanpak van de betrokken partijen. De komende tijd vindt een nadere uitwerking plaats. Daarbij gaat het om het verder identificeren van de risico's (naar kans en impact) en het formuleren van passende risicobeheersmaatregelen. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan en afspraken gemaakt over de allocatie van risico's en beheersmaatregelen aan betrokken partijen.

Voor een succesvolle gebiedsontwikkeling zijn we in eerste plaats afhankelijk van de rijksbijdrage van € 383 miljoen. Het Gebiedsplan geeft verder aan dat we afhankelijk zijn van: de onderlinge samenhang tussen de verschillende projecten, de beschikbaarheid van de gronden, mogelijke tegenvallers in de uitvoering zoals bijvoorbeeld een toename van de bouwkosten of problemen met de stroomlevering, de mogelijke komst van regelgeving voor cumulatie van geluid, fijnstof en UNESCO (Geniedijk) en mogelijke veranderingen in de afzetmarkt. Daarnaast is de uitvoerbaarheid van de gebiedsontwikkeling afhankelijk van het draagvlak bij veel partijen, de duur en het resultaat van de kabinetsformatie en de tussentijdse gemeenteraadsverkiezingen, de snelheid van de planologische besluitvorming, de samenwerking met de veel betrokken partijen, de investeringen van alle betrokken partijen.

Eerstvolgende stappen
Om tot uitvoering van de projecten te komen zullen een groot aantal studies en een Milieu Effect Rapportage (MER) gestart worden. Daarnaast beginnen de partijen met de volgende projecten en acties:

- voor de ontwikkeling van de Van Heuven Goedhartlaan: opstellen van een ontwikkelstrategie en ontwikkelkader. Opstellen van intentieovereenkomst(en) met marktpartijen;
- voor de Multimodale Knoop Hoofddorp: de mogelijkheden verkennen om delen te versnellen en zorgen voor een financieel, technisch en ruimtelijk kader voor de vervolgstappen;
- voor Graan voor Visch: opstellen van een ontwikkelingsstrategie en aanwijzen van één of enkele verhuislocaties voor de te verplaatsen bedrijven en dan uitwerking van de eerste te transformeren locaties;
- opstellen van een model voor een duurzame samenwerking met marktpartijen, dat wij per deelgebied kunnen gebruiken;
- ruimtelijke studies en ontwerpend onderzoek naar oplossingen voor de projecten tot 2030 en na 2030.

Daarnaast is de ontwikkeling van de drie deelgebieden Hyde Park, Schiphol Trade Park, Roosevelt Park en het stadscentrum van Hoofddorp die ook onderdeel uitmaken van de totale gebiedsontwikkeling rond het station Hoofddorp al gaande.

3.3 Wat mag het kosten?
De organisatie en de geplande werkzaamheden zullen een grote inzet vragen van de ambtelijke organisatie. Voor deze kosten is vooralsnog geen dekking. De structurele middelen voor de ambtelijke inzet voor het programma Stationsgebied zullen we bij de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2022 aanvragen. Deze middelen zullen deels gedekt worden uit bijdragen van het Rijk en de regio. We verwachten dat daar binnenkort over besloten wordt in het kader van de € 100 miljoen die het Kabinet tijdens Prinsjesdag jaarlijks voor een periode van tien jaar heeft toegezegd om additionele woningbouw te faciliteren.

Voor de komende periode tot de besluitvorming over de Voorjaarsrapportage 2022 is nog een budget nodig van € 280.000 om ons voor te bereiden op de gebiedsontwikkeling. Dit budget wordt voor € 210.000 (75%) gedekt door een bijdrage van provincie Noord-Holland en voor € 70.000 (25%) uit het in de programmabegroting beschikbare budget van beleidsdoel B: 'Haarlemmermeer realiseert ruimtelijke projecten die bijdragen aan het maatschappelijk doel' van het programma Ruimtelijke ontwikkeling, taakveld 7.4. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is.

Voor de totale ontwikkeling zoals opgenomen in het Gebiedsplan is een investeringsbedrag van € 423 miljoen geraamd om de bouw van de 15.500 woningen en 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen mogelijk te maken. Deze raming is gebaseerd op grofmazige uitgangspunten.
Wij verwachten € 40 miljoen aan inkomsten uit financiële bijdragen van ontwikkelaars en resultaten uit diverse gebiedsexploitaties. Voor de benodigde aanpassingen aan de weginfrastructuur, de multimodale knoop en de onrendabele toppen op de gebiedsexploitaties is een bijdrage van het Rijk van € 383 miljoen nodig. De MRA zal het Rijk vragen dit bedrag te reserveren in het kader van het Programma Bereikbare Steden.

Zodra de hoogte van de rijksbijdrage bekend is zullen wij bij de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2022 of bij het eerste volgende moment van de P&C cyclus dat daartoe geëigend is, de benodigde kredietaanvragen aan de raad voorleggen ter besluitvorming.

Wat zijn de financiële risico's
Voorwaardelijk voor de volledige gebiedsontwikkeling in het Gebiedsplan is de komst van de Noord/Zuidlijn en de financiële bijdrage van het Rijk. Afhankelijk van de hoogte van de rijksbijdrage, de subsidievoorwaarden en voortschrijdend inzicht zullen wij de aard, omvang en snelheid van de gebiedsontwikkeling nader uitwerken. De rijksbijdrage dient verzekerd te zijn voor aanvang van de uitvoering en de aanvraag van de uitvoeringskredieten aan de raad.

Hiernaast zijn er binnen Graan voor Visch Zuid en de Van Heuven Goedhartlaan risico's vanwege de transformatieopgave die de gebiedsontwikkeling met zich meebrengt. Wij zijn in overleg met het Rijk, de provincie Noord-Holland en de MRA over andere financierings-arrangementen om de risico's te beperken. Bijvoorbeeld door het inschakelen van institutionele beleggers.

Het geraamde investeringsbedrag van € 423 miljoen (waarvan wij aan het Rijk een bijdrage van € 383 zullen vragen) betreft alleen de investeringen tot 2030, exclusief maatschappelijke voorzieningen. Hoofddorp is daarna nog niet af. Het Gebiedsplan voorziet ook ingrepen na 2030 zoals een extra onderdoorgang onder het spoor en de invulling van het Zonneveld. De bedragen voor de periode na 2030 zijn nu nog niet meegenomen. Voor de uitvoering van deze ingrepen moeten wij en onze partners te zijner tijd de dekking alsnog regelen.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
Het college is verantwoordelijk voor de gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp.
De portefeuillehouder woningbouw is het eerste aanspreekpunt voor het Gebiedsplan.

De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van het Gebiedsplan en het besluit om het Gebiedsplan te laten indienen bij het Rijk om daarmee de aanvraag voor de rijksbijdrage te onderbouwen. Verder is de raad verantwoordelijk voor het vaststellen van de ontwikkelplannen en ontwikkelkaders die zullen volgen op het Verdichtingsplan en Gebiedsplan de daarbij behorende kredietaanvragen.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
Communicatie
Over de vaststelling van het Gebiedsplan communiceren wij via InforMeer en onze website 'Haarlemmermeer van morgen'. De verdere communicatie over het Gebiedsplan doen we in samenspraak met de MRA.

Participatie
Wij zullen voor de uitwerking van de deelgebieden een passende aanpak ontwikkelen voor de participatie van inwoners, ondernemers en andere betrokkenen. Wij sluiten daarmee aan op het participatieproces dat is doorlopen in het kader van de Verdichtingsvisie ('swipocratie') voor de bespreking van de doelstellingen voor het gehele Stationsgebied én we werken per deelgebied een participatieaanpak uit in meer lokale, buurt- en wijkgerichte vorm, gericht op de directe leefomgeving van mensen.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?
Wij zullen de raad informeren zodra de rijksbijdrage aan de gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp bekend is en wat daarvan de gevolgen zijn wat betreft de te realiseren ambities, de kosten en de fasering van de deelgebieden en projecten.

Voor de uitwerking van de verschillende deelgebieden zullen wij de raad ontwikkelkaders dan wel ontwikkelplannen inclusief de bijbehorende kredietaanvragen voorleggen 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 loco-secretaris,	de burgemeester,
b/a	b/a
Michiel Ruis P. van der Meulen.	Marianne Schuurmans-Wijdeven
	J. Nobel

Bijlage(n):

- Gebiedsplan station Hoofddorp

GEBIEDSPLAN HOOFDDORP

ONTWIKKELING VAN HET STADSHART



Bereikbare Steden
7 december 2021

gemeente Haarlemmermeer

Inhoud

Ten geleide

1	Stationsgebied Hoofddorp nu en straks	**6**
2	Condities en ambities	**14**
3	De deelgebieden	**30**
4	Projecten en fasering	**48**
5	Organisatie, communicatie en participatie	**58**
6	Risico’s	**64**
7	Eerstvolgende stappen	**70**

Colofon

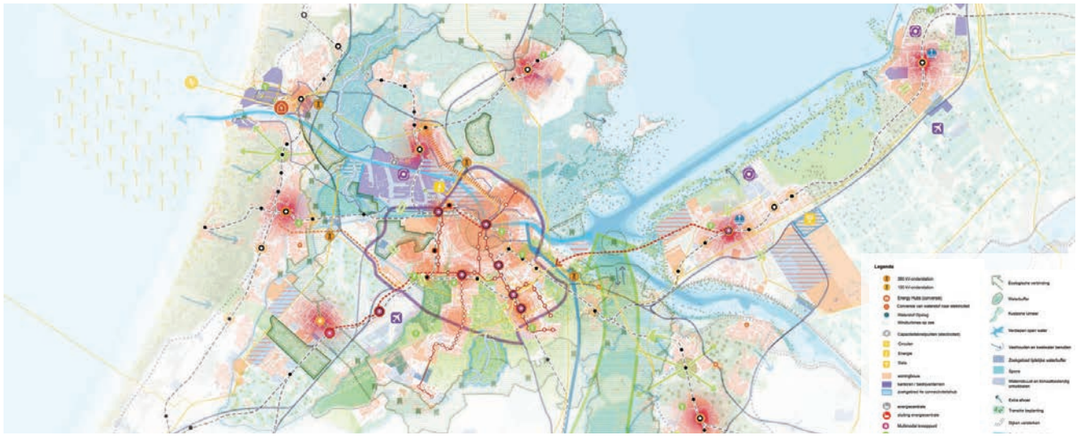


Ten geleide

Voor u ligt het Gebiedsplan voor het Stationsgebied van Hoofddorp. Dit Gebiedsplan is een van de negen Gebiedsplannen die de afgelopen tijd zijn opgesteld door de middelgrote gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De gebiedsplannen geven in een samengevatte vorm aan welke ambities de gemeenten hebben, welke projecten daaruit voortvloeien en hoe deze worden gerealiseerd. De gebiedsplannen dragen bij aan de verdere meerkernige ontwikkeling van de MRA: de verdichting en verstedelijking vindt mede plaats rondom de verschillende stations in de regio, met bereikbare steden als inzet. Het doel van de MRA is om de uitvoering van deze woningbouwplannen mogelijk te maken en zo, in lijn met de Verstedelijkingsstrategie van Rijk en regio, een grote bijdrage te leveren aan de bouwopgave van de MRA tot 2030.

De woningbouwopgave kan niet gerealiseerd worden zonder te investeren in de bereikbaarheid. Het gaat daarbij om forse investeringen in infrastructuur, waar Rijk en regio samen voor aan de lat staan. Wanneer het niet lukt structureel geld voor de huidige en toekomstige mobiliteitsopgaven te hebben, is dit van invloed op de realisatie van de woningbouwopgave en de in dit akkoord genoemde ambities.

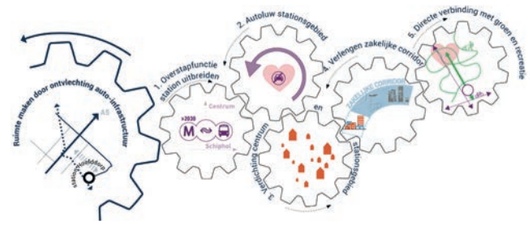
Met dit Gebiedsplan voor het Stationsgebied van Hoofddorp trekken de gemeente Haarlemmermeer, de MRA, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam als partners samen op. Ook worden partners als de NS en ProRail nauw bij de planontwikkeling betrokken.



Voor het Stationsgebied van Hoofddorp is binnen het programma Bereikbare Steden van de MRA een ambitieuze doelstelling geformuleerd: 15.500 nieuwe woningen bouwen en 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen realiseren. Het Rijk heeft deze ambitie onderschreven en een groot deel van Haarlemmermeer, waaronder het Stationsgebied, als NOVI-gebied aangewezen. Met deze gebiedsontwikkeling levert Hoofddorp een substantiële bijdrage aan verschillende doelstellingen in de MRA-regio. Denk aan het versneld aanpakken van het woningtekort, het optimaliseren van de bereikbaarheid met openbaar vervoer, het stimuleren van de werkgelegenheid, de verduurzaming en klimaatadaptatie en het blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit van onze steden en samenleving. Deze ambities beïnvloeden elkaar ook onderling. Zo helpt de woningbouw mee om de ‘vervoerswaarde’ van een doorgetrokken Noord/Zuidlijn te vergroten. Andersom maakt een compleet openbaar vervoer-aanbod dit gebied aantrekkelijk voor huishoudens die goede verbindingen met de regio op prijs stellen en minder gebruik willen maken van de auto.

Dit Gebiedsplan start met een beschrijving van de condities en ambities voor het Stationsgebied van Hoofddorp en gaat in op de projecten die daarvoor nodig zijn. De fasering van de projecten passeert daarop de revue alsmede de organisatie om tot voorbereiding en uitvoering van projecten te komen. Ook wordt aandacht besteed aan onderwerpen als communicatie en risicomanagement. Het Gebiedsplan bouwt hierbij voort op diverse bouwstenen die recent zijn ontwikkeld in MRA-verband en waarbij onder meer wordt samengewerkt aan het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (de corridor Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp; ZWASH) en veel andere onderwerpen. Het Gebiedsplan bouwt tevens voort op het Atelier Oostflank Haarlemmermeer, de Propositie Bereikbare Steden (MRA, maart 2021), het Spoorboek Ontwikkeling Stationsgebied Hoofddorp 2030 (MRA, juli 2021) en het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp (gemeente Haarlemmermeer, september 2021).

Nota bene: in haar Verdichtingsplan gaat de gemeente Haarlemmermeer uit van twee mogelijke scenario’s voor de toekomst van Hoofddorp (wel en geen Noord/Zuidlijn) met in beide gevallen forse investeringen in het openbaar vervoer. Wij nemen in het voorliggende Gebiedsplan de komst van de Noord-Zuidlijn als uitgangspunt. De gebiedspartijen die bij het Gebiedsplan zijn betrokken, zien in dat dit als best mogelijke bijdrage aan de bereikbaarheid van Hoofddorp is. Daarnaast kiezen ze voor een meer rond het station geconcentreerde bebouwing.



Hoofddorp 2030 + 15.500 woningen +6.200 arbeidsplaatsen

1. Stationsgebied Hoofddorp nu en straks

De gebiedsbegrenzing

Het Stationsgebied Hoofddorp verbindt de zuid- en noordvleugel van de Randstad en vormt een van de entrees van de Metropoolregio Amsterdam. Tegelijkertijd ligt het gebied centraal in het voormalige polderdorp dat de afgelopen eeuw zo'n grote ontwikkeling heeft doorgemaakt – en daar nu een nieuwe laag in de geschiedenis aan toevoegt.

Het Stationsgebied Hoofddorp ligt aan weerszijden van het NS-station van Hoofddorp en strekt zich aan beide kanten circa 1.200 meter uit. Het bestaat uit vijf deelgebieden. Deze bevinden zich in verschillende stadia van ontwikkeling. Zo is bijvoorbeeld voor het nieuwe woongebied Hyde Park de uitvoering van de eerste bouwblokken begonnen, wordt in het centrum ontwikkeld en zijn voor Rooseveltpark de plannen gereed. Het Stationskwartier ligt centraal tussen alle deelgebieden en vormt hiertussen de belangrijke verbinding.



1. Stationskwartier
2. Centrum en Stadspark
3. Graan voor Visch Zuid en Roosevelt Park
4. Schiphol Trade Park
5. Beukenhorst Oost en Oost-Oost

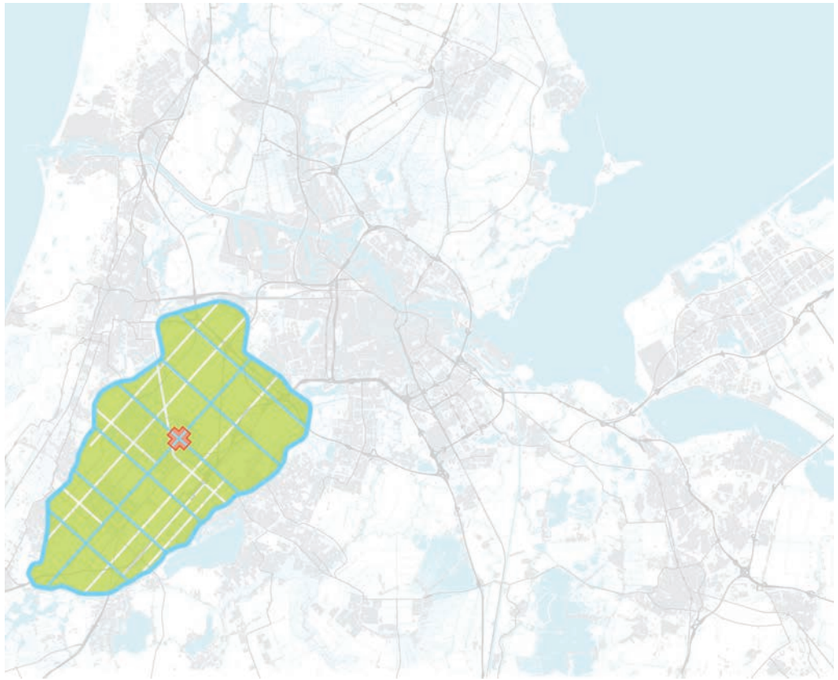
De identiteit nu en in 2030

Een stedelijker Hoofddorp

Hoofddorp is een stad met een nog jonge geschiedenis. Aanvankelijk een dorp van boeren en pioniers op het kruispunt van twee vaarten, dat onder invloed van de opening van Schiphol in de twintigste eeuw begon te groeien. Na de Derde Nota Ruimtelijke Ordening werd Hoofddorp uitgebouwd tot een 'groeikern' voor Zuid-Kennemerland en Schiphol en vervulde de stad een belangrijke rol in de huisvesting van gezinnen die een goede en betaalbare woning zochten in het noordelijk deel van de Randstad. Daarna kreeg Hoofddorp een rol in het Vinex-beleid en werd de locatie Floriande aan de stad toegevoegd, met bijna 78.000 inwoners in 2021 tot gevolg. De ontwikkeling van het Stationsgebied betekent de volgende stap in de ontwikkeling naar een complete stad: een stedelijker Hoofddorp met een sterkere oriëntatie op Amsterdam.

De toevoeging van 15.500 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen, aangevuld met uiteenlopende voorzieningen die complementair zijn aan de bestaande voorzieningen in Hoofddorp, biedt de kans om Hoofddorp door te ontwikkelen. Belangrijk onderdeel in de nieuwe identiteit van de stad is een verbreed en betaalbaar woonprogramma dat zich zowel richt op 'LOCALS' die een wooncarrière in Hoofddorp willen maken als op 'REGIONALS' die hoogstedelijkheid mixen met het dorpse om de hoek. Verder zetten we met het Stationsgebied in op 'inclusiviteit' met ruimte voor ontmoeting en beweging, een gemengd aanbod van functies, goede verbindingen en respect voor de historie en de ruimtelijke inrichting als karakteristieke polderstad. Het geheel wordt meer dan de som der delen.

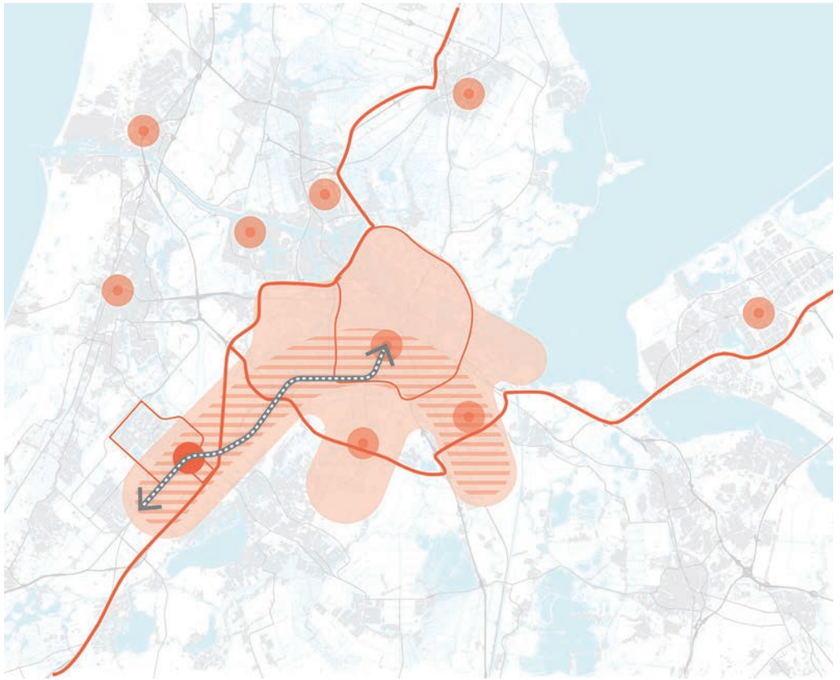
19e eeuw:
hoofdplaats van de Haarlemmermeerpolder



Vanaf jaren '70:
snel uitbreidende, auto-georiënteerde 'newtown' voor Schiphol en Zuid-Kennemerland



2030:
onderdeel van MRA als polycentrische metropool

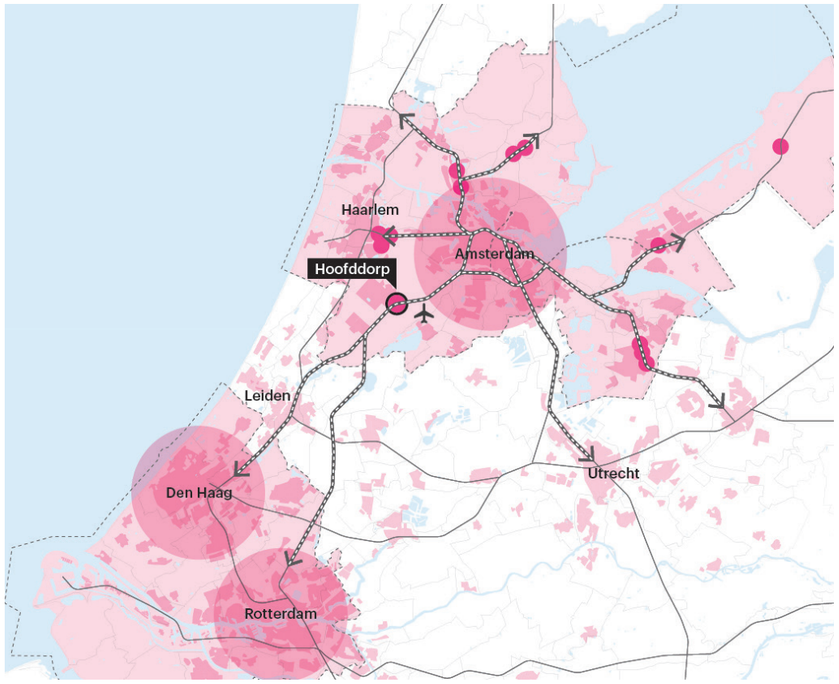


Betekenis voor gemeente, regio en Nederland

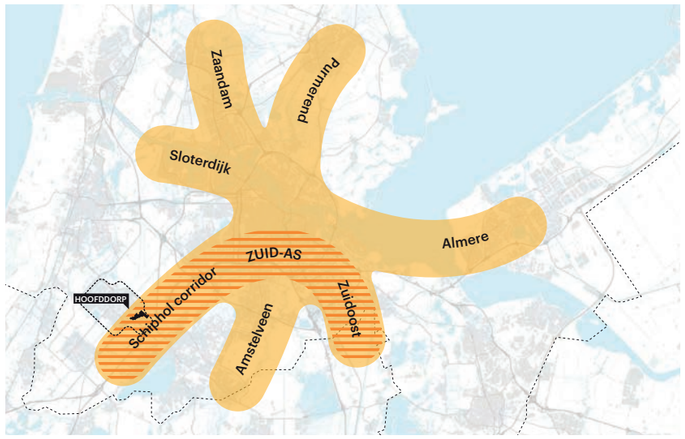
Een aantrekkelijke nieuwe bestemming

Het Stationsgebied vormt met haar rijke programmering en aansprekende stedelijkheid straks een aantrekkelijke nieuwe bestemming. Een belangrijke sterkte van deze plek is de context: via de historische as van de Geniedijk komen bewoners, werkers en bezoekers in vijf minuten van de hoogstedelijke sfeer in de suburbane en zelfs landelijke wereld – en vice versa. Dat contrast is uniek in de Randstad. Binnen het gebied ontstaan diverse woon- en werkmilieus die profiteren van de nabijheid van het station. Ze worden groen en klimaatbestendig ingericht. Tegelijkertijd heeft het Stationsgebied een krachtige verbindende functie voor Hoofddorp als geheel. De barrièrewerking van het spoor wordt geslecht doordat bestaande en nieuwe gebieden beter met het station en met het centrum worden verbonden, onder het spoor door. Verder wordt het Stationskwartier een aanvulling op het winkelcentrum van Hoofddorp door hoogstedelijke voorzieningen aan te bieden die in het centrum niet aanwezig zijn. De betekenis van het Stationsgebied strekt zich tevens uit naar het regionale en landelijke niveau. Binnen de Metropoolregio Amsterdam is Hoofddorp straks met de toevoeging van de Noord/Zuidlijn beter verbonden met Amsterdam; het nieuwe visitekaartje van de hoofdstad. Samen met Schiphol, Zuidas en Amsterdam Zuidoost vormt Hoofddorp straks de Zuidflank van de MRA, de polycentrische metropool. Ook vormt Hoofddorp vanuit zuidwestelijke richting – het gebied rond Haarlem, Leiden en de metropoolregio Den Haag Rotterdam – de verbindende schakel. Tenslotte maakt het Stationsgebied na voltooiing – samen met de luchthaven Schiphol en de Zuidas – deel uit van de internationale entree van Nederland. Het geeft daarmee invulling aan het Enter NL-concept.

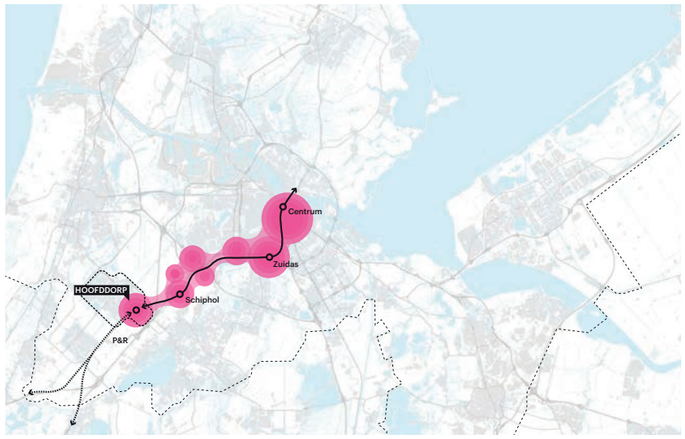
Stationsomgeving Hoofddorp als onderdeel van de internationale entree van Nederland



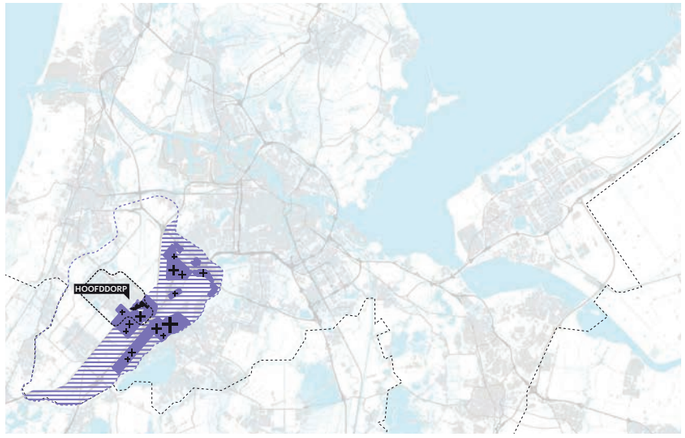
Onderdeel van Zuidflank MRA



Onderdeel van de corridor Amsterdam - Schiphol - Hoofddorp (ZWASH)



Onderdeel van de Oostflank van de Haarlemmermeer



2.
Condities en ambities

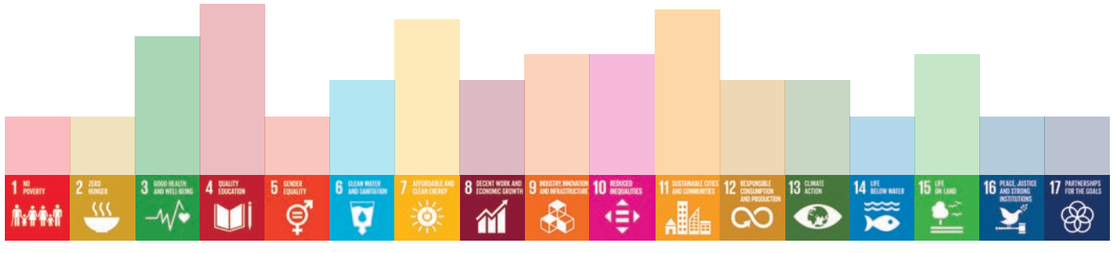
Duurzaamheid als leidend motief

Een cruciale rol

Het Stationsgebied Hoofddorp speelt een cruciale rol in de verdere ontwikkeling van Hoofddorp. De ambitie van de gemeente Haarlemmermeer is om de stad niet verder uit te breiden maar de bestaande stedenbouwkundige structuur met ‘inbreiding’ een krachtige impuls te geven – en zo bovendien het open landschap te beschermen. De transformatie van het gebied aan weerszijden van station Hoofddorp speelt hier nadrukkelijk op in en zorgt ervoor dat Hoofddorp een schaalsprong maakt. Van een suburbane kern waarin de functies sterk werden gescheiden en elk een plek kregen in het polderlandschap naar een veel meer gemengd en stedelijk milieu.
In dit hoofdstuk passeren de ambities voor het Stationsgebied de revue. Maar eerst besteden we aandacht aan enkele essentiële voorwaarden die gelden voor de verdere gebiedsontwikkeling: de inzet op duurzaamheid, de omgang met het geluid van Schiphol, spoor en wegen en de benodigde financiële ondersteuning vanuit het Rijk.

VN Duurzame Ontwikkelingsdoelen

Duurzaamheid gaat in de uitwerking van de plannen voor het Stationsgebied veel verder dan het verlagen van het energieverbruik en daarmee het beperken van de CO2-uitstoot. We sluiten aan bij de duurzaamheidsambities die in het Verdichtingsplan voor Hoofddorp zijn benoemd door de gemeente. De betrokken partners beschouwen duurzaamheid als een brede en overkoepelende opgave die zowel op het fysiek als het sociaal domein betrekking heeft. In de inrichting van de ruimte om ons heen gaat het tevens om onderwerpen als biodiversiteit, natuurinclusief bouwen, energieopwekking, circulariteit, mengen van wonen, werken en voorzieningen, bevordering van het langzaam verkeer en klimaatadaptatie. In het sociaal domein zijn onderwerpen als de inclusieve stad, betaalbaar wonen, ontmoeten, gezondheid en welbevinden van groot belang. Het voordeel van een gebiedsontwikkeling is dat deze thema’s vanaf het begin in de planontwikkeling kunnen worden geïntegreerd – om vervolgens te worden doorvertaald naar de uitvoeringsplannen en het gebiedsbeheer.




Verdichten rondom OV knooppunt


Openbare ruimte ontworpen voor voetgangers en fietsers


Betaalbare (studenten-)woningen


Extra groen voor de buurt en de stad


Circulair slopen


Carbon footprint reduceren


Klimaatadaptie door water in de wijken


Healthy and sustainable living

De context en conditie: omgaan met een geluidbelast gebied

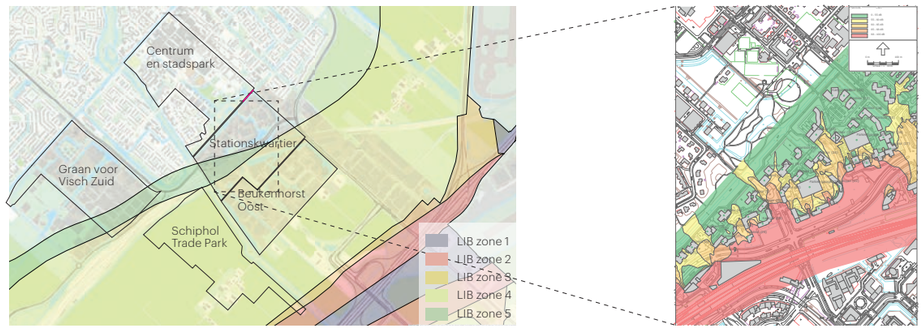
Een meer leefbare omgeving

Voor een succesvolle ontwikkeling van het Stationsgebied in Hoofddorp tot 2030 zijn diverse randvoorwaarden van groot belang. De eerste is de omgang met de geluidsbelasting in het gebied. In principe wordt de inrichting zo ontworpen dat voldaan wordt aan de huidige geluidscontouren en het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Nader onderzoek naar de geluidsbelasting en trillingen in het gebied vanuit alle bronnen (waaronder ook het spoor) geeft duidelijkheid over de werkelijke belasting en de (on)mogelijkheden die dat oplevert voor de ontwikkeling van woningen en verblijfsfuncties. Naast een optimale situering van functies zorgen de geluidwerende maatregelen bij bronnen – afschermen of deels overkluizen van het spoor bijvoorbeeld – voor een betere en meer leefbare omgeving. Ook door de stedenbouwkundige verkavelingen, de architectuur van de gevels en de inrichting van openbare ruimte wordt de geluidsbelasting verder beperkt. Zo kan gedacht worden aan gerichte bronmaatregelen als het toepassen van geluidsreducerend wegdek, het beperken van de hoeveelheid verharding in het gebied en de afwaardering van bestaande wegen in termen van maximumsnelheid.

De cruciale randvoorwaarde: geld

Noodzakelijke forse investeringen

Een derde belangrijke factor om dit plan te laten slagen, is de financiële steun van het Rijk. De gemeente Haarlemmermeer, de Vervoersregio en de provincie Noord-Holland kunnen de benodigde investeringen niet alleen dragen. Omdat hier sprake is van een nieuw knooppunt van (inter)nationale betekenis is het legitiem hiervoor de hulp van het Rijk in te roepen. De ontwikkeling van het station als een multimodale knoop (waarbij de NZ-lijn een uitgangspunt is), ingrepen in de infrastructuur om betere verbindingen en meer autoluwe gebieden mogelijk te maken en de transformatie van bestaand stedelijk gebied vragen om forse investeringen. Ook moet het station van Hoofddorp ingrijpend worden aangepast. In totaal is 423 miljoen euro nodig om de bouw van de woningen mogelijk te maken, de uitbreiding van de werkgebieden en de aanpassing van de infrastructuur. Hier staat 40 miljoen euro aan inkomsten tegenover. Derhalve is de gevraagde bijdrage in het kader van het Programma Bereikbare Steden 383 miljoen euro. Hiermee zijn alleen de investeringen tot 2030 gedekt. Hoofddorp is daarna nog niet af, het gebiedsplan voorziet ook ingrepen na 2030 (zoals het realiseren van een beloopbaar dak, een definitief busstation en een extra onderdoorgang onder het spoor). De bedragen voor de periode na 2030 zijn nu nog niet meegenomen.



1. Gebied: LIB, zonering, onderzoek

Gebied: onderzoek geluidbelasting van het spoor





2. Maatregelen bij geluidsbron: schermen en inpakken



3. Verkaveling en gesloten blokken



4. Geluidadaptief bouwen

De ambities

Met het Gebiedsplan bouwen we voort op de uitgangspunten van het Verdichtingsplan van de gemeente Haarlemmermeer. In het Verdichtingsplan zijn 8 ambities benoemd: stedelijk leven stimuleren, gezond microklimaat realiseren, waterstructuren vasthouden en gebruiken, mobiliteitstransitie mogelijk maken, integrale en diverse functiemix hebben, loopbare straten met superblokken, polderidentiteit en stille/vredige woonblokken maken.

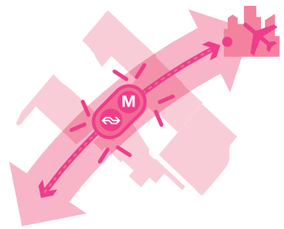
Daar waar het Verdichtingsplan zich richt op de verdichting van de deelgebieden in Hoofddorp legt het Gebiedsplan zich meer toe op de voorwaarden voor die ontwikkeling en op de verbindingen met de Randstad. De ambities van het Verdichtingsplan zijn opgenomen in de hierboven genoemde paragrafen over ‘Duurzaamheid als leidend motief’ en ‘De context en conditie: omgaan met een geluidsbelast gebied’ en in de vijf ambities hiernaast.

Bij de inrichting van het Stationsgebied gaat het om vijf ambities, die elk op hun eigen manier ‘landen’ in het gebied en daar in samenhang een nieuw stedelijk milieu vormen voor bewoners, werkers en bezoekers. Hoofddorp krijgt een nieuwe positie in het regionale netwerk van de MRA met de daarbij passende programmering in termen van functies.

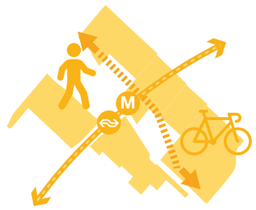
Hoofddorp als complete stad



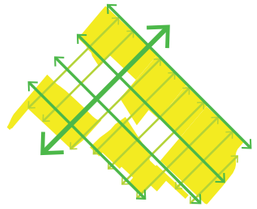
Verlengen zakelijke corridor



Transitie in mobiliteit



Wijken beter verbinden



Groen en klimaatbestendig



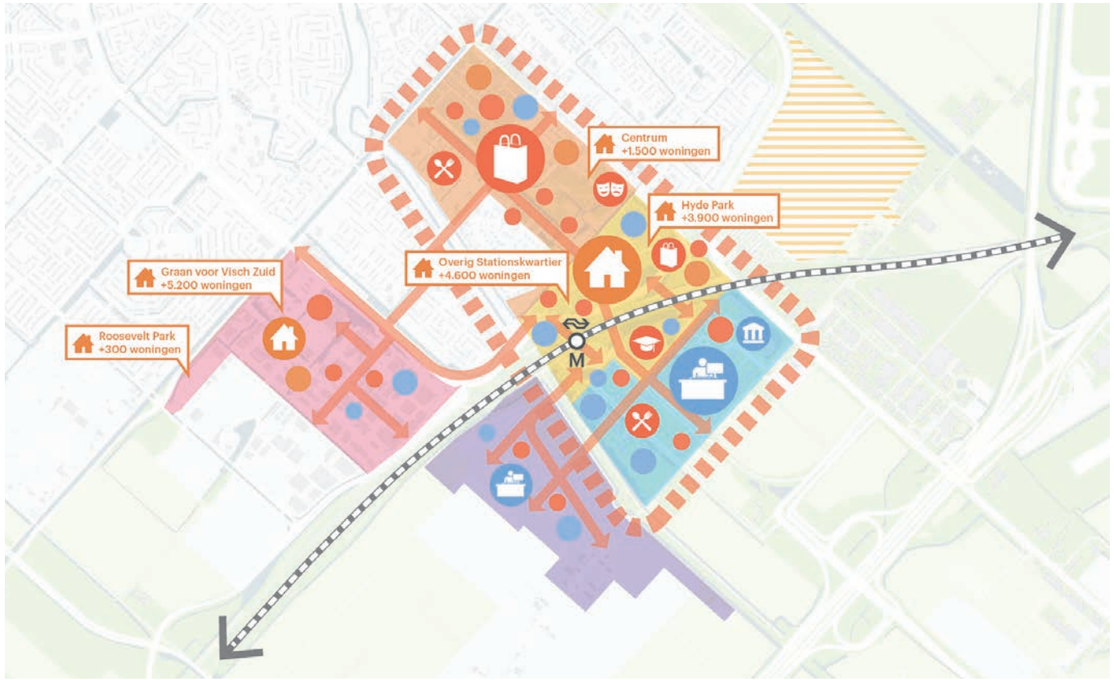
Hoofddorp als complete stad





Met de bouw van 15.500 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen voegt Hoofddorp in het Stationsgebied een woon/werkmilieu toe dat de stad op dit moment nog niet heeft. Wonen en werken in een hogere dichtheid, omgeven door water en groen en met alle voorzieningen (inclusief hoogwaardig openbaar vervoer in alle richtingen) binnen handbereik. Geschikt voor uiteenlopende doelgroepen, voor stedelijk georiënteerde gezinnen en met name ook jongeren en ouderen. De plannen sluiten vooral goed aan bij de wensen van een- en tweepersoonshuishoudens. Met deze welkome aanvulling op het woningaanbod is er in Hoofddorp voor iedereen straks wat te kiezen. Betaalbaarheid van het wonen speelt hierbij een belangrijke rol en heeft een sterke relatie met het streven naar een 'inclusieve' en ongedeelde stad. Passend bij het Woonbeleid Haarlemmermeer 2019-2025 wordt 50 procent van de woningen in het betaalbare segment gerealiseerd. Ook bij het werken en ondernemen wordt Hoofddorp versterkt en verrijkt. Het Stationsgebied biedt ruimte aan ondernemingen die hechten aan een stedelijk milieu met volop mogelijkheden voor interactie en kruisbestuiving. Deze diversificatie versterkt de lokale economie.

De verschillende deelgebieden krijgen ieder een eigen karakter en identiteit, met volop ruimte voor ontmoeting en verblijven. Het concentreren van de woningbouw in het Stationsgebied zorgt ervoor dat het landelijk gebied rondom Hoofddorp niet verder bebouwd wordt: inbreiding in plaats van uitbreiding. Functies als cultuur, onderwijs en leisure vormen tevens een aanvulling op het bestaande stadshart van Hoofddorp en dragen bij aan het hoogstedelijke gebiedsprofiel.



Verlengen zakelijke corridor

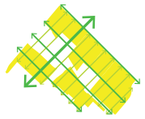




Het gebied van de Amsterdamse Zuidas, via Schiphol naar het centrum van Hoofddorp, krijgt met de ontwikkeling van het Stationsgebied een krachtige verlenging en impuls. En het zorgt ervoor dat Hoofddorp een nieuwe strategische positie inneemt in de regio. Het wonen is hierin belangrijk maar dat geldt zeker ook voor de bedrijvigheid en het ondernemerschap. Rondom het station ontwikkelt zich een werklocatie van internationale allure, met de interactieve kenniseconomie als spil. In totaal worden hier 11.000 nieuwe banen toegevoegd, in een levendige mix met andere functies. Het gaat om werkgelegenheid die hoge eisen stelt aan de gebiedskwaliteit, de mogelijkheden voor samenwerking en ontmoeting en de aanwezigheid van voorzieningen.
Wonen en werken worden dichter bij elkaar gebracht waardoor minder vervoersbewegingen noodzakelijk zijn en de kwaliteit van leven van mensen erop vooruit gaat. Ook de bestaande werkgebieden krijgen een forse kwaliteitsimpuls en worden beter verbonden met het station en het centrum van Hoofddorp. De economische afhankelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer van het luchtvaartcomplex op Schiphol vermindert hierdoor: Hoofddorp kan veel meer profiteren van de eigen kwaliteiten, waaronder het uitstekende bereikbaarheidsprofiel.

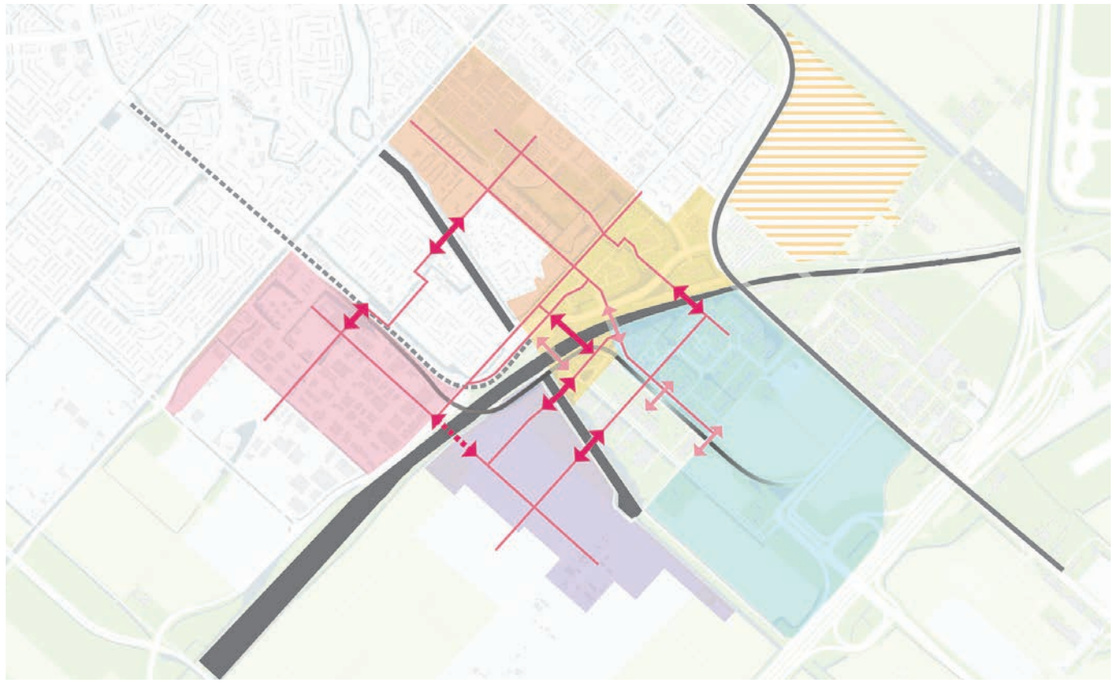


Verbinden van de Hoofddorpse wijken



Hoofddorp is in het verleden zo gegroeid dat de auto- en spoorwegen grote barrières zijn geworden. Met de herontwikkeling van het Stationsgebied worden deze geslecht. De bestaande en nieuwe gebieden – aan beide zijden van het spoor en onder het spoor door – krijgen veel betere onderlinge verbindingen waardoor Hoofddorp veel meer als één geheel wordt beleefd. De routes voor langzaam verkeer die er al zijn, worden verbeterd. Ook worden nieuwe voorzieningen optimaal met de wandel- en fietspaden verbonden. We zetten in op het creëren van ontmoetingsplekken, verbonden door aantrekkelijke langzaam verkeersroutes.

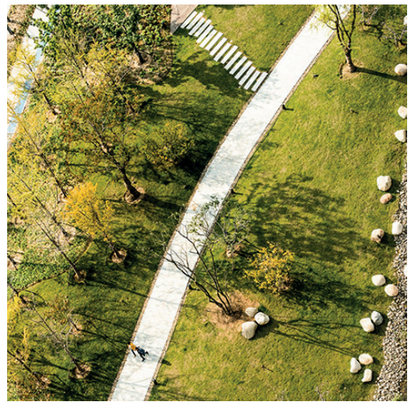


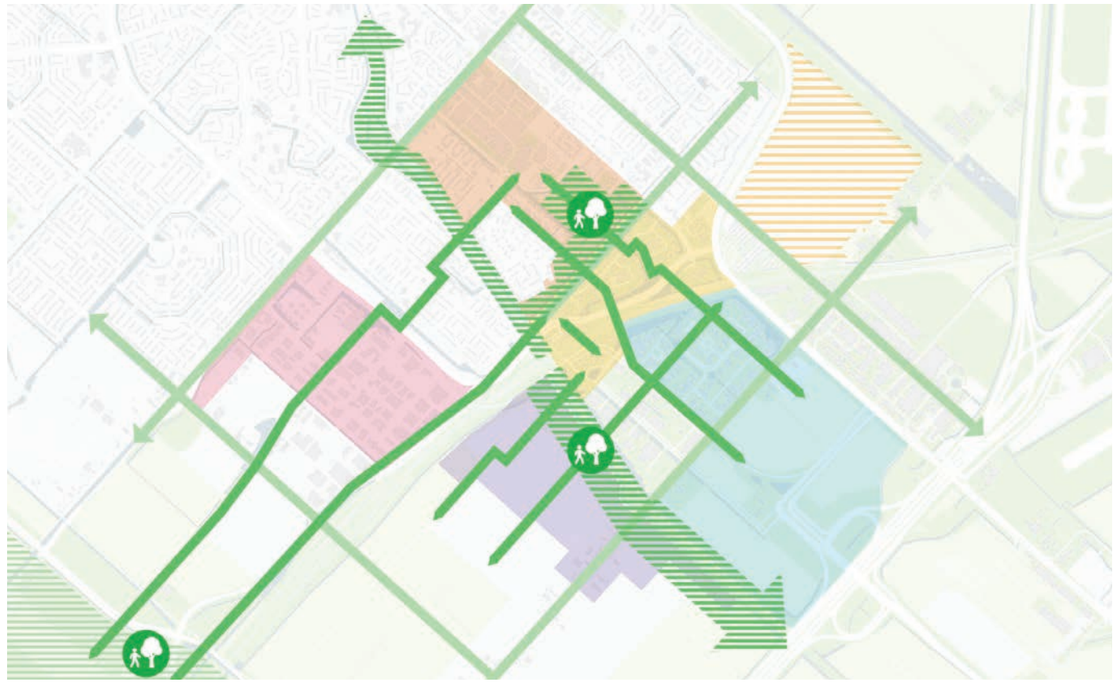


Groen en klimaatbestendig



De stad van de toekomst heeft veel groen en water. Dat is goed voor tal van zaken: meer biodiversiteit, minder hittestress, betere waterberging et cetera. Met het ontwerp voor het Stationsgebied wordt hier nadrukkelijk op ingespeeld. Ook worden de bestaande groene en blauwe assen in Hoofddorp versterkt en met het Stationsgebied verbonden. De dooradering met groen en water past ook uitstekend bij de inrichting en ontstaansgeschiedenis van Haarlemmermeer. Het bestaande en nieuwe cultuurlandschap – met onder meer de Geniedijk en Park 21 – als drager voor de toekomstige stedelijke (her)ontwikkeling.





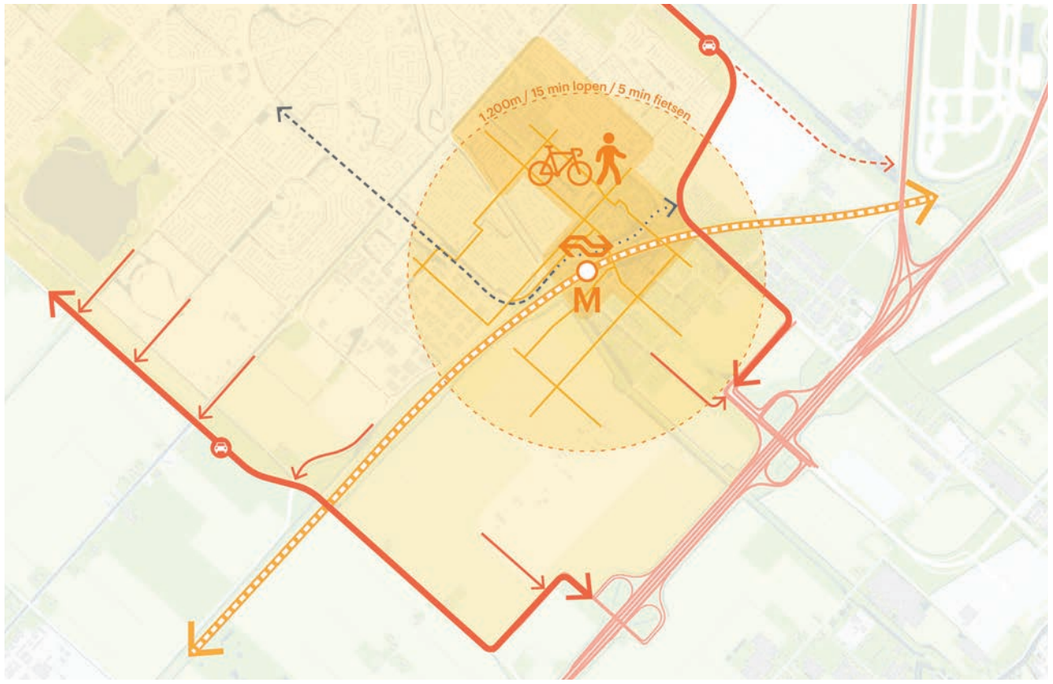
Transitie in mobiliteit





Het Stationsgebied speelt tevens een rol in het bereikbaar maken en leefbaar houden van Hoofddorp als geheel. De metroverbinding van de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken, het station krijgt waarschijnlijk de Intercity-status en bestaande wegen worden aangepakt zodat het autoverkeer gemakkelijk om het centrum van Hoofddorp heen kan stromen. Uiteraard blijft ook het Stationsgebied straks per auto bereikbaar maar het accent ligt op het openbaar vervoer en actieve mobiliteit.

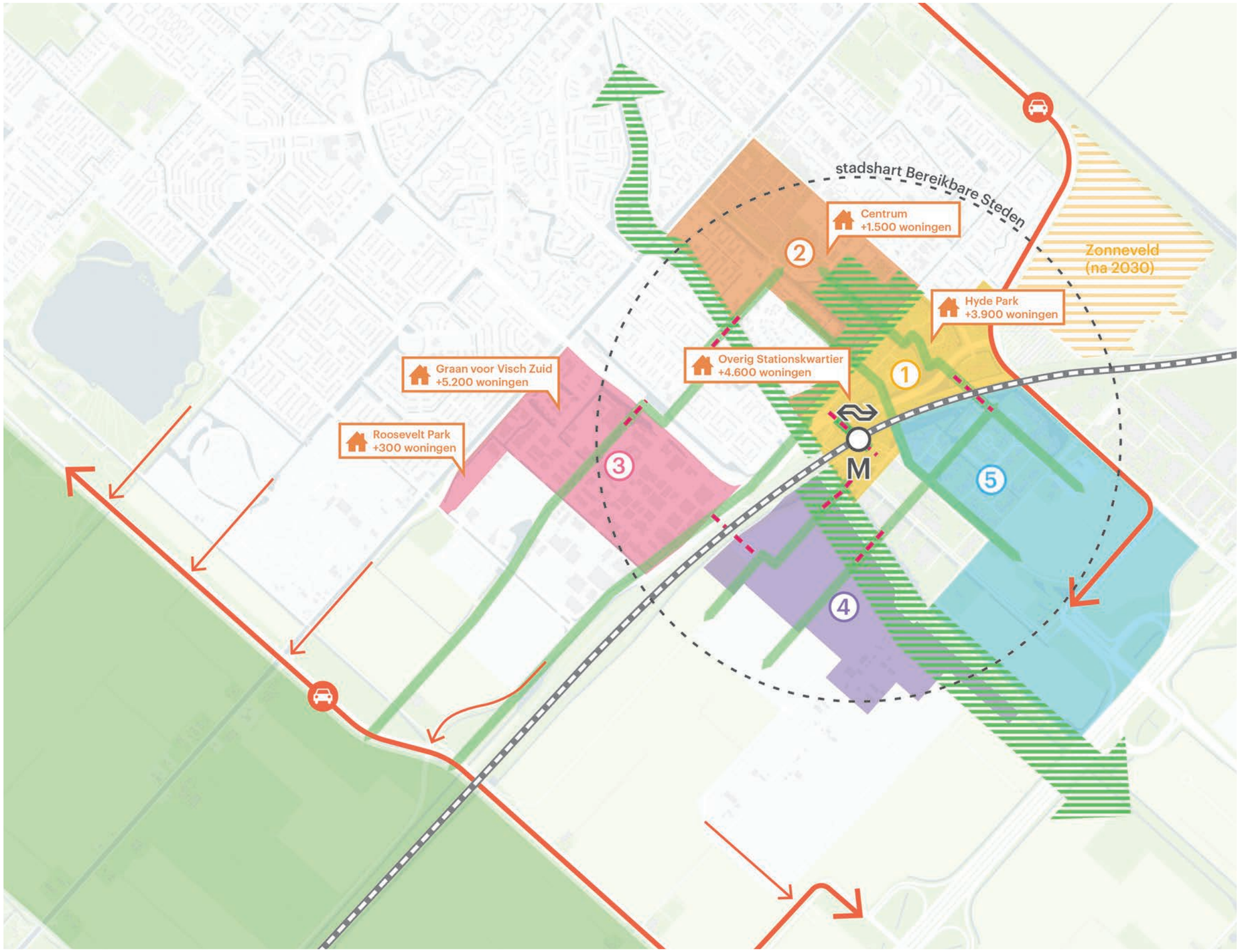
In de nieuwe wijken vinden we autoluwe leefstraten en rustiger buurten. Binnen de deelgebieden heeft het langzaam verkeer het primaat. Er wordt tevens ingezet op nieuwe mobiliteitsconcepten zoals Mobility as a Service (MaaS) en deelmobiliteit (in elektrische vorm) die bijvoorbeeld met hubs kan worden aangeboden. Dit past bij de leefstijl van de stedelijk georiënteerde huishoudens voor wie het Stationsgebied de uitvalsbasis zal worden: zij hechten meer aan (duurzaam) (mede-)gebruik dan aan bezit. Dit geldt ook voor de bedrijven die zich in en rondom het Stationskwartier gaan vestigen.



Plankaart en programma

Programma per deelgebied

Deelgebied	woningen
1. Stationskwartier	
Hyde Park	3.900
Overig Stationskwartier	4.600
2. Centrum	1.500
3. Graan Voor Visch Zuid en Roosevelt Park	
Roosevelt Park	300
Graan voor Visch Zuid	5.200
4. Schiphol Trade Park	
5. Beukenhorst Oost en Oost-Oost	
Totaal aantal woningen	**15.500**



3.
De deelgebie-den

De deelgebieden

Het Stationsgebied Hoofdorp bestaat uit een combinatie van reeds ingezette ontwikkelingen en nieuwe initiatieven. Samen geven zij richting aan het nieuwe perspectief voor de pioniers- en polderstad, de nieuwe laag die wordt toegevoegd aan de occupatiegeschiedenis. We zetten de diverse deelgebieden in dit hoofdstuk kort op een rij.

Lopende ontwikkelingen

Centrum & Stadspark

De verdichting van het centrum van Hoofddorp is gestart met diverse projecten. De ontwikkeling van het centrum gaat door in de komende jaren. Het Stadspark wordt vernieuwd, tot een meer open en toegankelijk park met een duidelijker routing, vooral tussen het centrum en Hyde Park en het station. Het aantal nieuwe woningen dat hier is voorzien, bedraagt 1.500.



Centrum –
RE:BORN



Centrum –
SEM Raadhuisplein

Rooseveltpark

Het stedenbouwkundig plan voor het woongebied Rooseveltpark is klaar en de uitvoering kan beginnen. De relatie met het deelgebied Graan voor Visch Zuid wordt op termijn essentieel voor de woon- en leefkwaliteit van de bewoners, wanneer fietsen, wandelen en nabijheid vorm hebben gekregen als de nieuwe stedelijke inrichtingsprincipes. In Rooseveltpark, dat gebouwd wordt op de locatie van een voormalig bedrijventerrein, worden circa 300 huur- en koopappartementen gerealiseerd.



Roosevelt Park



Hyde Park

Hyde Park is het begin van de ontwikkeling van Stationsgebied in de richting van een hoogstedelijke omgeving. De eerste stadsblokken, deels met ruimte voor voorzieningen aan de straat, worden gebouwd en voor de meeste stadsblokken liggen er ontwerpen en plannen. Hyde Park zet de toon voor de verdere verstedelijking van het Stationsgebied. De route van station naar centrum door Hyde Park is als 'voorzieningenstraat' ontworpen. Ruim 3.900 woningen vinden een plek in de stadsblokken in Hyde Park, rond collectieve binnentuinen en ontsloten door wandel- en fietsvriendelijke straten.



Hyde Park



Stationskwartier

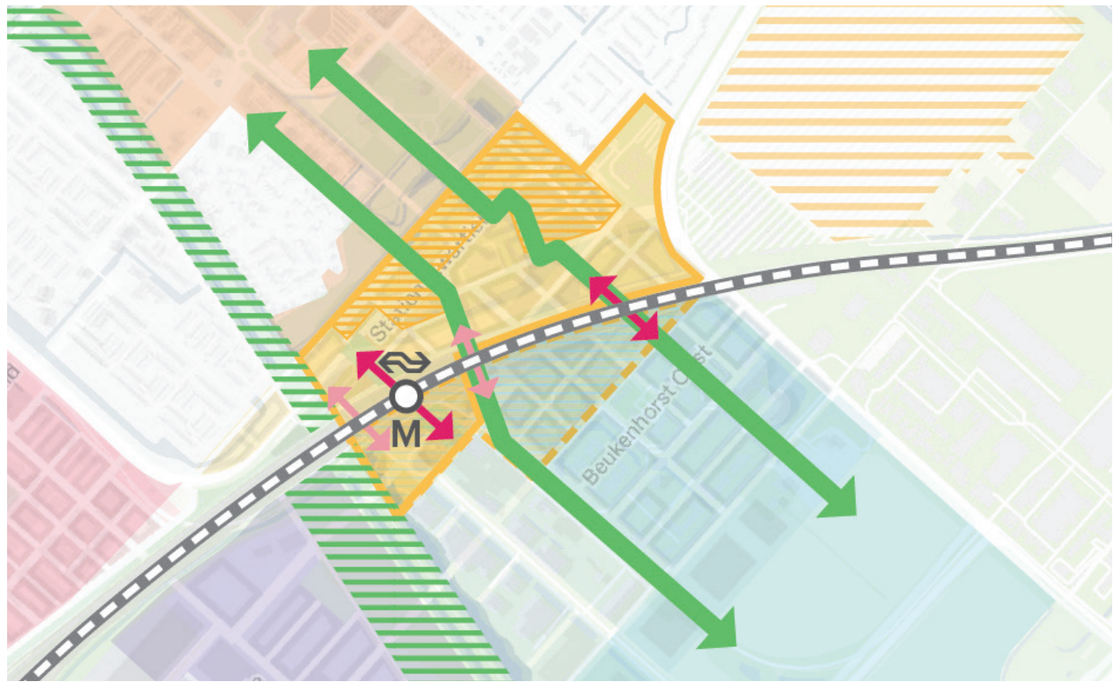
Een stedelijke en gemengde wijk

In het Stationskwartier ontstaat tussen het spoor en Hyde Park een stedelijke en gemengde wijk, met ruimte voor groene leefstraten, groene en waterrijke binnenhoven en brede watergangen. Het kwartier krijgt eveneens goede verbindingen naar stadshart, station en Beukenhorst Oost.

De hoofdopzet van het Stationskwartier is gebaseerd op twee doorgaande groene en waterrijke lijnen van het centrum van Hoofddorp naar het oosten en een derde kortere lijn tussen Hyde Park en de Taurusavenue, dwars op de perrons van het huidige station. Deze laatste bestaat uit de twee stationspleinen en het nieuwe station zelf. Het kwartier wordt ontsloten via twee lussen of inprikkers die de parkeerhuizen bereiken. Stadsblokken volgen de karakteristieke structuur van het poldergrid en zijn opgebouwd uit een plint van collectieve en publieke functies, entrees en woningen. Naast het wonen is er ruimte voor kantoren, werkplaatsen en voorzieningen – voor de wijk zelf en voor de werkers rond het station. Het Stationskwartier zal zo'n 1.400 tot 5.800 woningen tellen, naast andere functies.

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 het bestaande stadshart van Hoofddorp complementair aan elkaar.

Plinten met tal van uitnodigende functies met daarbovenop appartementen en kantoren aan de centrumzijde van het plein maken het geheel tot een levendig gebied. Dit in combinatie met hotels, culturele voorzieningen, kantoren, congresruimtes en educatie aan de oostkant van het spoor.
Een punt van onderzoek is het begrenzen van de geluidsdruk vanuit het spoor en het omliggende wegennet, bijvoorbeeld door het afschermen of deels overkappen van de sporen.









Opbouw Stationskwartier

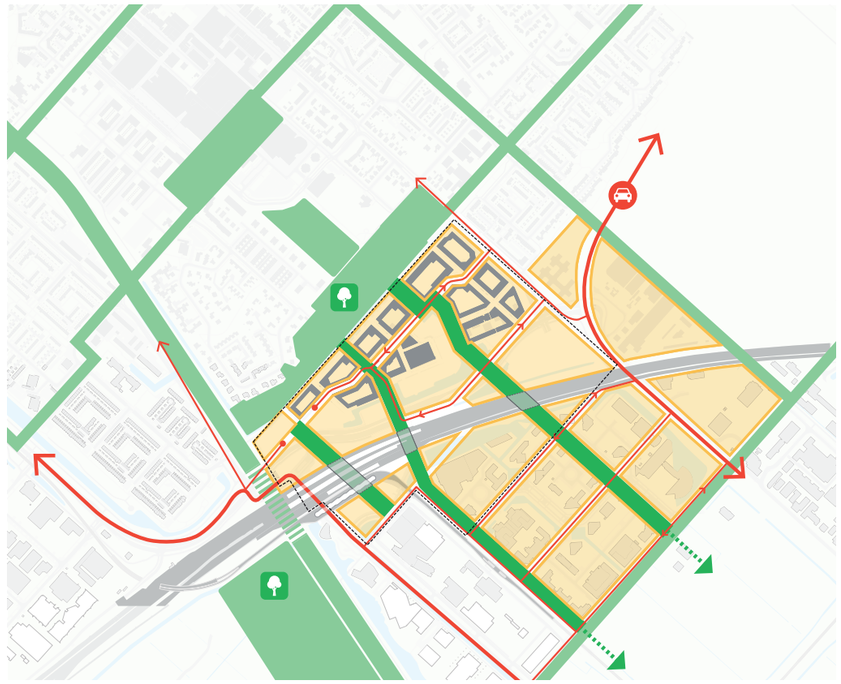
1 Groene assen
Doorgaande groene en waterrijke lijnen verbinden het Stationskwartier met het centrum van Hoofddorp en Beukenhorst Oost



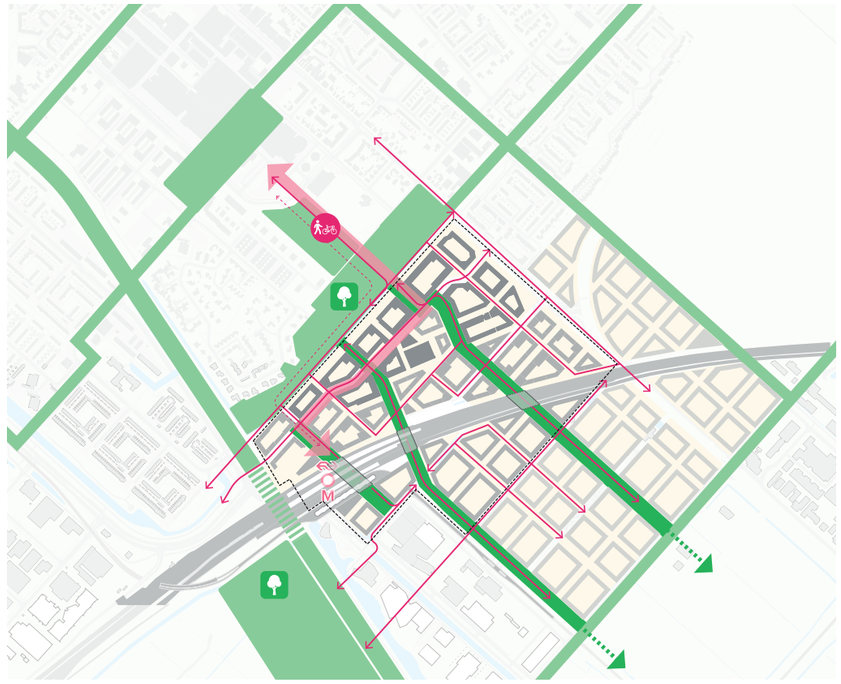
2 Hoofdstraten
Stedelijke dynamiek (stadsprogramma en toegankelijkheid auto) concentreert zich aan de hoofdstraten die dwars liggen op de groene lijnen



3 Superblokken
De hoofd gridstructuur van groene lijnen en hoofdstraten vormt de begrenzing waartussen de compacte stadsblokken liggen



4 Fijnmazig netwerk
Binnen de hoofdstructuur van superblokken ontstaat ruimte voor een fijnmazig netwerk van groene, autoluwe straten en openbare ruimtes



Multimodale knoop

Netwerk van openbare ruimtes

Het nieuwe station Hoofddorp is straks in niets meer te vergelijken met het eenvoudige polderstationnetje dat in 1981 werd geopend. Het bestaat straks uit een knoop van alle vervoersmodaliteiten – op een en dezelfde hoogte – die samen een hoogwaardige entree van de stad en de MRA-regio vormen. Waarbij ook de verbinding naar Leiden, Rotterdam en Dordrecht niet mag worden vergeten. De perrons van de treinen (inclusief de Intercity-stops in de nieuwe dienstregeling van de NS), de Noord/Zuidlijn, de zuidtangent en regio- en stadsbussen liggen allemaal op dezelfde hoogte. Het station met een grote en lichte onderdoorgang en hal bevindt zich centraal midden onder de perrons. De huidige twee onderdoorgangen – de huidige Polaris-avenue en (een deel van) het huidige busstation – aan weerzijden van de perrons worden gereserveerd voor fietsen en voetgangers en eventueel kiss & ride/taxi's. Fietsers kunnen via doorgaande fietsroutes zo dicht mogelijk bij het station komen en parkeren daar overdekt en comfortabel hun fiets – aan weerzijden van het station en voor een deel inpandig. Voor voetgangers geldt hetzelfde: brede voetgangersstraten komen uit op de stationspleinen waar ruimte is voor ontmoeten en aangenaam verblijven. De stationspleinen zijn logisch vindbaar en sluiten naadloos aan op het stedelijk voetgangers-netwerk c.q. het Hoofddorpse netwerk van openbare ruimtes.

Voor het station is de ambitie om dit een sterke identiteit mee te geven. Daarbij kan gedacht worden aan een kap of een beloopbaar dak dat het tot een geheel maakt en aan de koppeling van de perrons met een loop- en fietsbrug die in lijn met het tracé van de Geniedijk over de sporen gaat.

Optimale overstap tussen trein, metro en bus

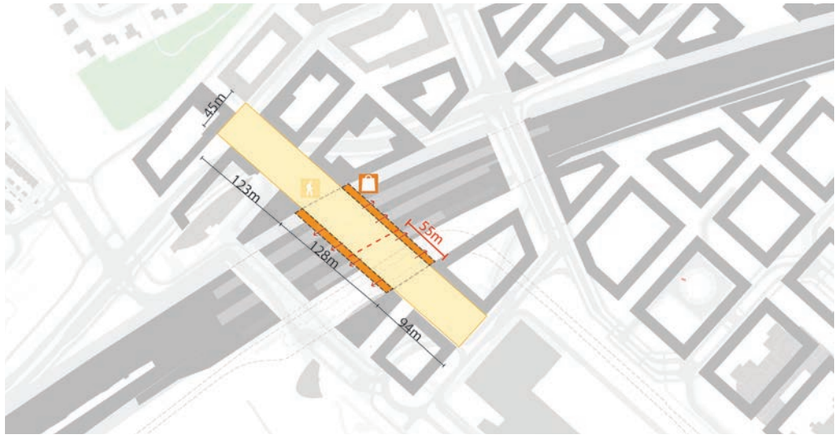




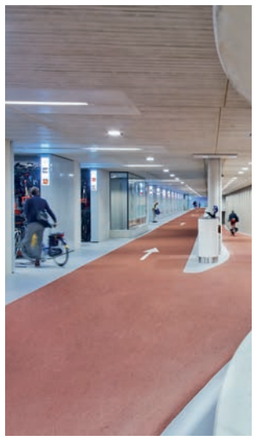


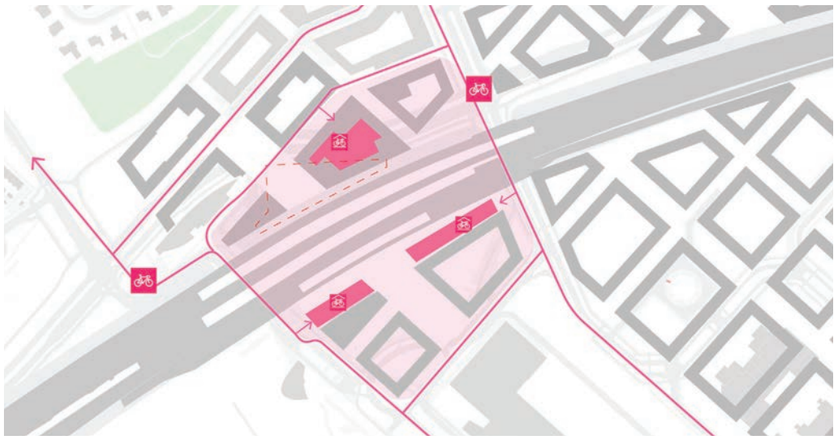
Nieuwe, centraal gelegen passage met stationspleinen aan weerszijden





Uitbreiding van fietsparkeren aan weerszijden van het station





Groene, beloopbare overkapping van het spoor ter plaatse van het station







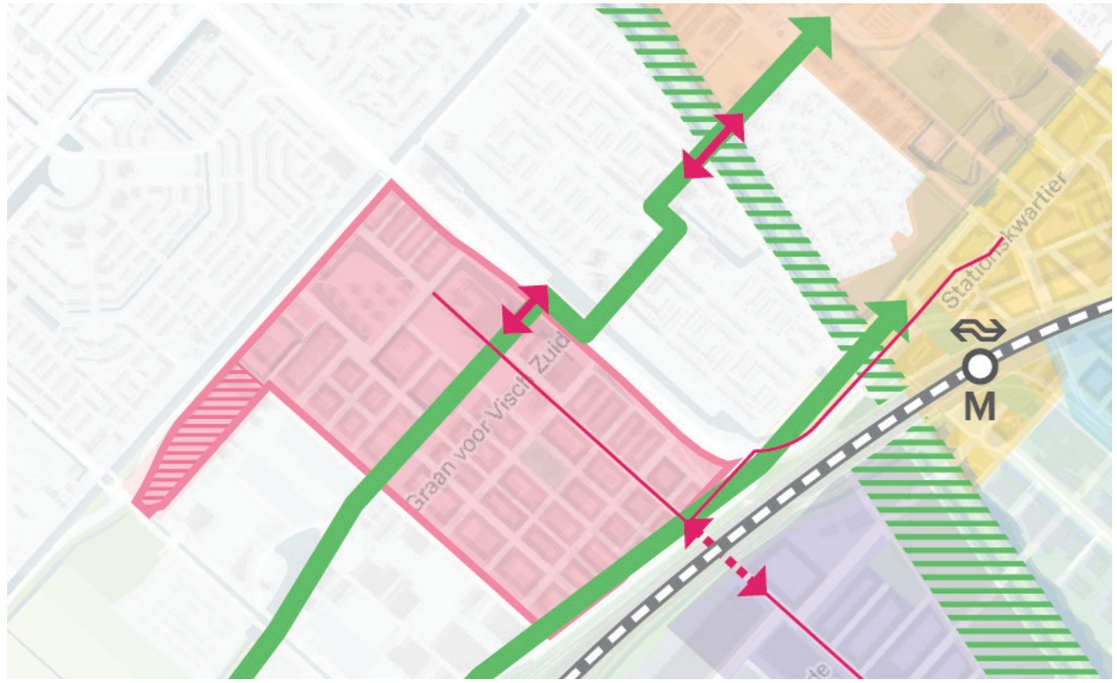
“Van Heuven Goedhart-laan transformeert naar levendige stadswijk”



Graan voor Visch Zuid en Roosevelt Park

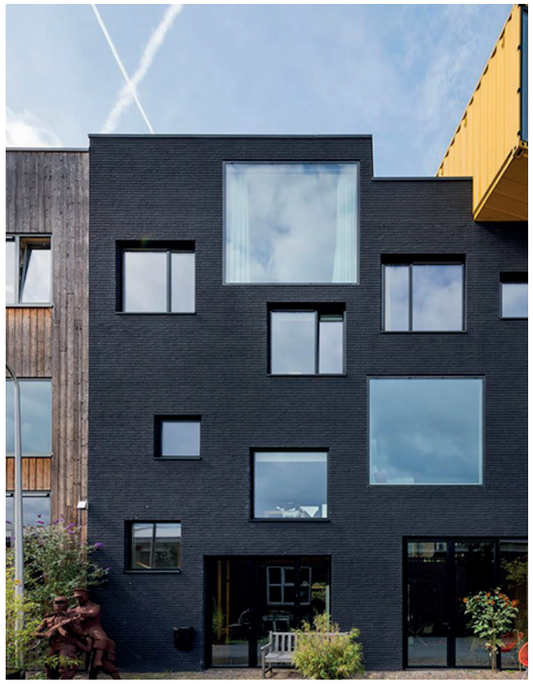
Stapsgewijze transformatie naar een gemengde wijk

De transformatie van het bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid tot gemengde woon-werk wijk (met 5.200 woningen en tevens ruimte voor werken) heeft tijd en een gefaseerde aanpak nodig maar we starten wel al snel met het eerste deel. De herontwikkeling van dit deelgebied vraagt vooral ook uitstekende verbindingen voor bus, fiets, voetganger naar het centrum en het Stationskwartier. De fietsers, voetgangers en busreizigers bereiken straks het centrum en station via een aantrekkelijke route met veel groen en water.









Referentiebeelden

Beukenhorst Oost en Oost-Oost

Verlevendigen naar een 24/7 gemend werkgebied

De gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp biedt voor deze monofunctionele kantorenwijk een mooie kans om een nieuwe gemengde toekomst te krijgen. Net als Schiphol Trade Park draagt het in belangrijke mate bij aan de internationale entreefunctie van Hoofddorp door een aantrekkelijke functiemix met hotels, vergader- en congresvoorzieningen, onderwijs en sport. Hierbij krijgt verdichting van het gebied nabij het station prioriteit ten opzichte van uitbreiding in Beukenhorst Oost-Oost. Betere – want groenere en bredere – fiets- en voetpaden leiden naar het station en het stadshart van Hoofddorp. Er komt een nieuwe onderdoorgang onder het spoor richting het stadshart en er is ruimte voor verdichting met nieuwe functies die het gebied verlevendigen, 24/7. Hierdoor zijn er meer arbeidsplaatsen mogelijk in de directe nabijheid van het station. De ruimtelijke opzet wordt er een met kantoorblokken met een stil, groen en collectief toegankelijk binnenhof en groene straten daarbuiten. Op de begane grond vinden we publieke en collectieve functies die interessant zijn voor gebruikers en bezoekers.







Schiphol Trade Park

Voorbeeld van meest duurzame en innovatieve business park

Dit gebied is een belangrijke bouwsteen voor de internationale entreefunctie van Hoofddorp. Het zet in op een interactief milieu met grotendeels logistieke functies en aan de noordoostzijde een zone voor meer kantoorachtige functies. Er is geen woningbouw voorzien.

Schiphol Trade Park heeft de ambitie het meest duurzame en innovatieve business park van Europa te zijn door circulaire principes in de gebiedsontwikkeling toe te passen. Zo wordt er bij de gebiedsinrichting onder andere nagedacht over het gebruik van groene energie, hergebruik van grondstoffen, duurzame mobiliteit en een duurzame omgang met water. Het park bestaat uit zes onderscheidende vestigingsmilieus die elkaar versterken. Elk milieu is ingericht voor specifieke bedrijven en heeft zijn eigen unieke kenmerken. De dichtst bebouwde delen van Schiphol Trade Park liggen tegen het nieuwe Geniedijk Park aan. Hiermee vormt dit werelderfgoed een groene parkachtige as door het gebied (nader wordt onderzocht door de gebiedspartijen hoe de UNESCO-status van het Geniepark optimaal kan worden afgestemd op de ontwikkeling van dit deelgebied). Ook voor Schiphol Trade Park is de directe wandel- en fietsverbinding naar en van het station cruciaal.









4.
Projecten en fasering

Projectbeschrijving

Wil de ontwikkeling van de deelgebieden in het hele stationsgebied een succes worden dan is een aantal ‘bovenwijkse’ projecten nodig. Op basis van de huidige inzichten ondersteunen deze projecten de gewenste schaalsprong en kwaliteit van wonen, leven en werken. We zetten ze in dit hoofdstuk op een rij, gerangschikt naar thema. Waar projecten in de periode na 2030 zijn voorzien vermelden we dat.

Verminderen autoverkeer

1. **Gefaseerd verwijderen Van Heuven Goedhartlaan tussen station en N201**
   De bestaande doorgaande autoweg wordt stapsgewijs verwijderd. Dit neemt de grootste barrière tussen het station en het centrum weg. Bovendien kunnen we zo het Stationskwartier ontwikkelen tot levendige stadsbuurt.

2. **Herinrichten aansluiting Van Heuven Goedhartlaan/Kruisweg/N201**
   Een ‘stadsstraat’ sluit aan op de Kruisweg. Het eerste deel van de Kruisweg wordt rechtgetrokken – in lijn met de oorspronkelijke polderweg. In de toekomst wordt deze weg heringericht als autoluw groen polderlint.

3. **Herinrichten bestaand busstation en Taurusavenue tot – tijdelijke – autoverbinding**
   Het bestaande busstation onder het station wordt tijdelijk ingezet als doorgaande autoverbinding. Dit maakt op korte termijn het verwijderen van de Van Heuven Goedhartlaan tussen het station en de Polarisavenue mogelijk.

4. **Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch afschalen**
   De Van Heuven Goedhartlaan vormt momenteel een grote barrière tussen Graan voor Visch Zuid en Graan voor Visch/centrum Hoofddorp. Door de weg af te schalen wordt de oversteekbaarheid verbeterd en de geluidsoverlast van de weg verminderd.

5. **Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch transformeren tot stadsboulevard *(na 2030)***
   Uiteindelijk wordt d weg omgebouwd tot ‘stadsboulevard’. De laan wordt goed oversteekbaar en er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

6. **Centrumgebied autoluw maken**
   De bestaande kruisende autoroutes door het centrum worden opnieuw ingericht middels een aantal verkeersingrepen. Daarbij wordt het verkeer naar de ring geleid, wat de leefbaarheid van het centrum ten goede komt.

7. **Autoverkeer naar N201 en v.v. ontmoedigen**
   Gebruik van de afslag Hoofddorp-Noord op de N201 wordt ontmoedigd voor alle richtingen. Hierdoor neemt doorgaand verkeer in de wijk af.

Bereikbaarheid voor de automobilist

8. **Herinrichting Spoorlaan om verkeer Van Heuven Goedhartlaan naar ring Hoofddorp te leiden**
   Om het doorgaand autoverkeer uit de stad te halen, zijn goede, betrouwbare verbindingen met de ring van Hoofddorp nodig. De Spoorlaan is hier een van. Deze laan wordt verbeterd om de rijtijd naar de oprit Hoofddorp Zuid van de A4 te verkorten.





Bereikbaarheid fiets en voetganger

9 Herinrichten bestaande onderdoorgang (Polarisavenue)
De huidige zesbaansweg onder het spoor krijgt een nieuwe functie. Dit wordt dé hoofdverbinding voor fietsers en voetgangers tussen het centrum en Beukenhorst Oost. Door de breedte van de onderdoorgang ontstaat een groene en ecologische corridor die bovendien het waternetwerk aan beide zijden van het spoor met elkaar verbindt.

10 Verbindingen Graan voor Visch Zuid naar centrum (1) en naar station (1)
Graan voor Visch Zuid krijgt een nieuwe en meer directe fiets- en voetgangersverbinding met het centrum. Een nieuwe brug over het water langs de Van Heuven Goedhartlaan zorgt hiervoor. Tevens wordt de fietsverbinding tussen Graan voor Visch Zuid en het station verbeterd. Daarmee wordt de trein de logische en aantrekkelijke keuze ten opzichte van de auto.

11 Nieuwe onderdoorgang Centrum – Hyde Park – Beukenhorst Oost maken voor water, groen, fiets, voetganger en hulpdiensten *(na 2030)*
Een extra onderdoorgang verbindt Beukenhorst Oost en het centrum van Hoofddorp. Op deze manier kunnen we Stationskwartier ontwikkelen als een geïntegreerd gebied aan beide zijden van het spoor. Bestaande fiets- en voetgangersroutes en de groenblauwe structuur worden op elkaar aangesloten.

12 Verbindingen met Schiphol Trade Park + Geniedijkpark
Schiphol Trade Park wordt optimaal verbonden met het station, Beukenhorst Oost en het centrum. Hiervoor zorgen nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen over de Geniedijk. De uitwerking van deze verbindingen wordt nader onderzocht, rekening houdend met de UNESCO-status van de Geniedijk (werelderfgoed).

13 Fietsroute van Geniedijk kruist het spoor *(na 2030)*
De Geniedijk wordt verbonden via een fietsersbrug over of tunnel onder het spoor. Hiermee krijgen het centrum, Graan voor Visch een optimale verbinding met het toekomstige Geniedijkpark. Ook verbetert dit de Langeafstand Fietsroute langs de Hollandse Waterlinie.

Publieke ruimte, water en groen

14 Geniedijkpark
Tussen Schiphol Trade Park en de Geniedijk ontstaat een nieuw landschapspark met ruimte voor ecologie, water en verblijf, in het voormalige schootsveld van de Stelling van Amsterdam. Een aantrekkelijke plek voor de toekomstige bewoners en bezoekers van het stationsgebied.

15 Bovenplans groen
De ontwikkeling van deze grote hoeveelheid extra woningen in hoge dichtheid vraagt ook om uitbreiding van de groenvoorzieningen buiten de kern.

16 Nieuwe stationspleinen aan beide zijden
De nieuwe stationspassage komt aan weerszijden van het spoor uit op een levendig, stedelijk stationsplein. Zo ontstaat een aantrekkelijke entree voor voetgangers en een logisch startpunt voor de routes die leiden naar het centrum van Hoofddorp en de omliggende wijken.





Openbaar vervoer

17 Nieuw station met centrale passage
Voor het station wordt ingezet op het efficiënter maken van de toekomstige knooppuntfunctie met trein, metro en bus. We houden hier rekening met de komst van de NoordZuid-lijn. Directe en logische looproutes tussen de verschillende vervoersmogelijkheden dragen hieraan bij. Daarbij moet het station ook toekomstbestendig worden voor de verwachte toename in reizigers. Centraal onder de bestaande perrons van de treinen en de nieuwe van metro en bussen komt een nieuwe passage.

18 Stationsoverkapping *(na 2030)*
Boven de sporen en perrons maakt een nieuw dak het station tot één geheel. Dit dempt tevens het geluid in het station en erbuiten. Het beloopbare dak wordt een aantrekkelijke collectieve buitenruimte voor de aanliggende kantoren, horeca en woningen in de blokken direct rond het station.

19 Tijdelijk busstation maken
Het bestaande busstation voor lokale bussen onder de sporen wordt ingezet om het autoverkeer buiten het Stationskwartier om te leiden (zie project 3). Om dit mogelijk te maken is een tijdelijk vervangend busstation nodig.

20 Vervangen bestaand R-net busstation door groter busstation voor alle lokale en regionale bussen *(voor of na 2030)*
Het bestaande R-net viaduct wordt vervangen door een geïntegreerd busstation met eilandperron. Hier stoppen ook de lokale en regionale buslijnen. Het busstation krijgt een verhoogde ligging, parallel aan de trein- en toekomstige metrosporen. Dit maakt de overstap logisch, comfortabel en gemakkelijk. De realisatie moet vooruitlopend op de komst van de metro onderzocht worden.

21 Vervangen en vergroten fietsparkeren
De toename in reizigers vraagt meer ruimte voor fietsparkeren. De huidige fietsenstalling (met ruimte voor circa 1.500 fietsen) ligt op de plaats van de nieuwe stationspassage. Deze wordt vervangen door nieuwe stallingen aan weerszijden van het spoor met een gecombineerde capaciteit van 4.500 fietsen. De nieuwe stallingen worden ingepast in de nieuwe stadsblokken rondom het station.

22 Oplossing geluidproblematiek spoor
Om het Stationskwartier te verdichten en te transformeren tot een aantrekkelijke stadswijk zijn maatregelen nodig voor het geluid van het spoor. Verschillende oplossingen worden onderzocht waaronder (gedeeltelijke) overkluizing van het spoor.





Projectenoverzicht

Verminderen autoverkeer

1. Afschalen en gefaseerd verwijderen Van Heuven Goedhartlaan tussen station en N201
2. Herinrichten aansluiting Van Heuven Goedhartlaan/Kruisweg/N201
3. Herinrichten bestaand busstation en Taurusavenue tot – tijdelijke – autoverbinding
4. Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch afschalen
5. Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch transformeren tot stadsboulevard ***(na 2030)***
6. Centrumgebied autoluw maken en beter bereikbaar
7. Autoverkeer vanuit centrum naar N201 (en vice versa) ontmoedigen

Bereikbaarheid voor de automobilist

8. Herinrichting Spoorlaan om verkeer Van Heuven Goedhartlaan naar ring Hoofddorp te leiden

Bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers

9. Herinrichten bestaande onderdoorgang (Polarisavenue)
10. Verbindingen Graan voor Visch naar centrum (1) en naar station (1)
11. Nieuwe onderdoorgang Centrum – Hyde Park – Beukenhorst Oost ***(na 2030)***
12. Verbindingen met Schiphol Trade Park + Geniedijkpark
13. Fietsverbinding over Geniedijk kruist het spoor ***(na 2030)***

Publieke ruimte, water en groen

14. Geniedijkpark
15. Bovenplans groen
16. Nieuwe stationspleinen aan beide zijden

Openbaar vervoer

17. Nieuw station met centrale passage
18. Stationsoverkapping ***(na 2030)***
19. Tijdelijk busstation maken
20. Vervangen bestaand R-net busstation door groter busstation voor alle lokale en regionale bussen ***(voor of na 2030)***
21. Vervangen en vergroten fietsparkeren
22. Oplossing geluidproblematiek spoor



Fasering

Op dit moment moet nog veel verkend worden. De fasering van projecten hangt af van dat onderzoek, van te nemen besluiten en de vaststelling van overeenkomsten en niet in de laatste plaats van de verwerving van gronden of vastgoed. Daarom kan dit alleen een eerste aanzet voor de fasering van het Stationsgebied zijn.

Voor de fasering van de projecten hanteren we een aantal principes:
- verbinden en ontwikkelen in samenhang;
- hoe dichter bij het station, des te belangrijker daar te beginnen;
- ‘zoet’ en ‘zuur’ koppelen: moeilijke en makkelijke projecten combineren;
- wonen gemengd met andere functies heeft voorrang, dichterbij station, meer gemengd stedelijk gebied en meer gemengde gebouwen.

Daarnaast zijn veel infrastructuuraanpassingen voorwaardelijk om een ontwikkeling mogelijk te maken. Een point of no return moet in een aantal gevallen gepasseerd zijn voordat (verder) ontwikkelen aan de orde is.

De volgende clusters van projecten springen eruit, van dichtbij het station van Hoofddorp tot verder weg:

A. Stationskwartier rond Van Heuven Goedhartlaan

Een of enkele stadsblokken kunnen gebouwd worden zonder aanpassingen in infrastructuur. Daarna is het opheffen van de Van Heuven Goedhartlaan nodig om tot verdere ontwikkeling te komen. Alleen met forse geluidsmaatregelen is het goed mogelijk om dichtbij het spoor te kunnen wonen en leven.

B. Multimodale knoop

Dit is een project van lange adem, daarom is vroeg beginnen van groot belang.

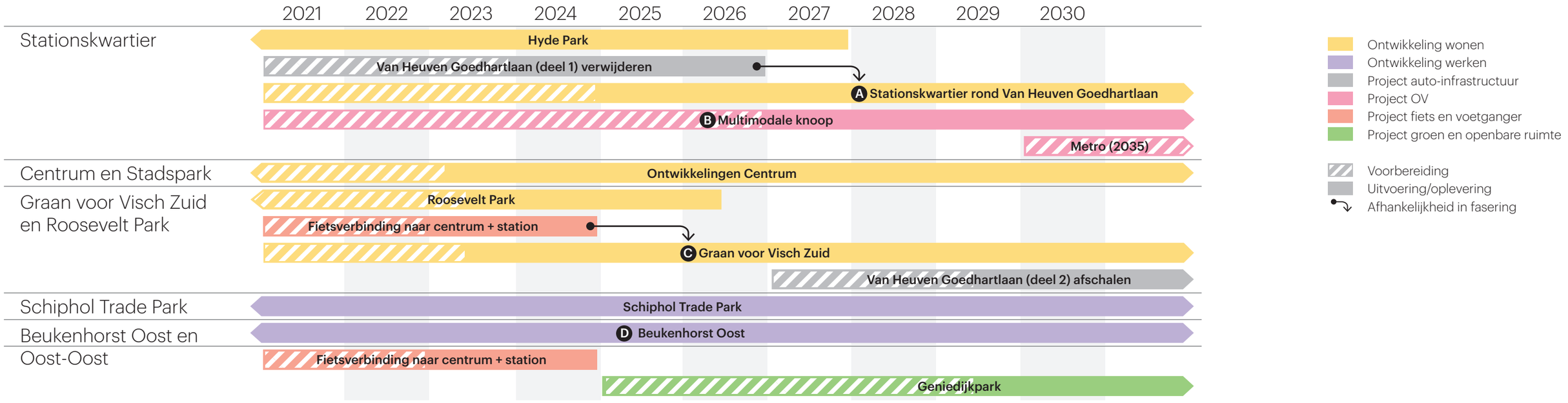
In de eerste jaren kan met het herschikkien van vastgoed gewerkt worden aan de ruimte van het Stationsplein West en een onderdoorgang. Een nieuw busstation kan alvast gebouwd worden, maar dat is niet voorwaardelijk. De huidige inschatting is dat de Noord/Zuidlijn rond 2035 in gebruik kan worden genomen. Dat is het moment dat het station compleet kan zijn.

C. Graan voor Visch Zuid

Wanneer bedrijven ruimte gaan maken voor woningbouw zijn een of meerdere nieuwe bedrijventerreinennodig. De verbindingen met het centrum en station vormen de volgende stap waarna het ontwikkelen stap voor stap op gang kan komen.

D. Beukenhorst Oost

Vlakbij het station is ruimte voor herontwikkeling wanneer hiermee ruimte gemaakt kan worden voor het nieuwe station en het stationsplein.



5. Organisatie, communicatie en participatie

Organisatie, communicatie en participatie

De ontwikkeling van het Stationsgebied Hoofddorp raakt vele belanghebbenden, binnen en buiten het gebied. We willen daar zorgvuldig mee omgaan. Goede en gedragen plannen maak je nu eenmaal samen. De afgelopen tijd is er een goede samenwerking ontstaan tussen de direct betrokken partijen. Dat bleek al bij het opstellen van ‘Spoorboek Ontwikkeling Stationsgebied 2030’ waaraan veel partijen zich hebben gecommitteerd. De energie en het enthousiasme zijn er opnieuw nu dit gebiedsplan wordt opgesteld en we bouwen daarop voort in de komende periode.

Organisatie

Rondom de totstandkoming van het Spoorboek hebben we duidelijke afspraken gemaakt over de organisatie van de planontwikkeling. Alle mogelijke belanghebbenden zijn op de hoogte en/of betrokken bij de plannen, waarbij de Metropoolregio Amsterdam optreedt als ‘verbinder’. Iedere partij draagt verantwoordelijkheid over het eigen werkveld en stemt af met anderen bij raakvlakken. Waarbij de gemeente Haarlemmeer aan zet is voor de woongebieden.

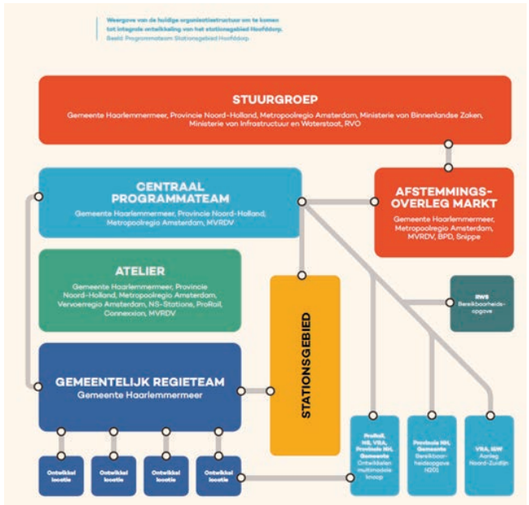
Nu we de ambities verwoord hebben in dit gebiedsplan komt het accent meer te liggen op de uitwerking van de gebieden. De gemeente Haarlemmermeer treedt daarmee logischerwijs meer naar voren. Haar sturende rol wordt de komende tijd belangrijker en zwaarder aangezet. Dit laat onverlet dat nauwe afstemming blijft plaatsvinden met de partijen die een belangrijke rol hebben in de mobiliteitsopgave, de omgevingsfactoren en de stationsontwikkeling.

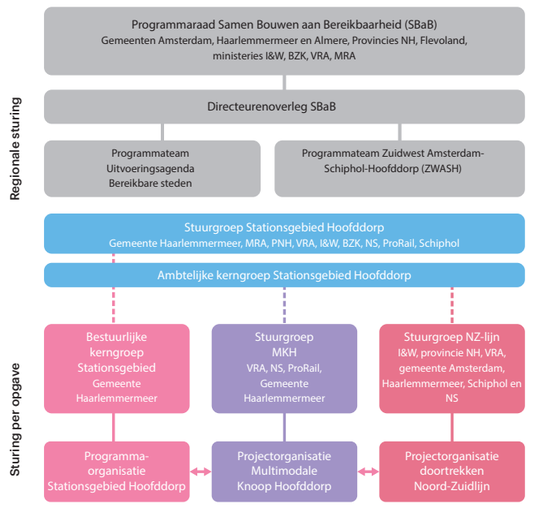
Gemeentelijke projectorganisatie

De gemeente zet een aparte projectorganisatie op voor het Stationsgebied van waaruit ze integraal kan sturen op tempo en kwaliteit van de gebiedsontwikkeling. De deelgebieden Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid hebben hierbij voor de korte termijn de prioriteit. Het is daarbij van belang met de grondeigenaren in beide gebieden een succesvolle samenwerking op te zetten, waarmee snelheid van ontwikkeling en ‘samen het beste plan voor Hoofddorp maken’ centraal staan. De wijze en het moment waarop de gemeente haar eigen positie op de markt brengt, hangt af van de gewenste samenhang en fasering in het gebied. De betrokken partijen bij het gebiedsplan vinden het daarbij van belang dat er markpartijen geselecteerd worden die bewezen ervaring hebben met samenwerking in en ontwikkeling van hoogstedelijke stadswijken.

De gemeente richt haar projectorganisatie zo in dat lopende planprocessen hierin naadloos worden geïntegreerd en alle partijen, publiek en privaat hun rol goed kunnen spelen.

Binnen het grotere kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid stellen we





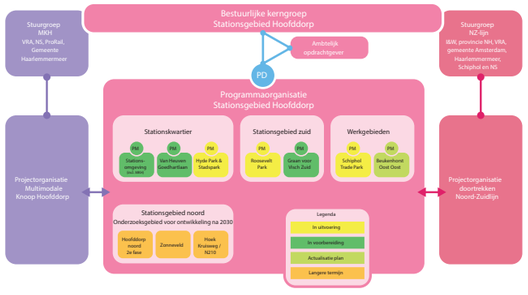
Organisatie, communicatie en participatie

een Stuurgroep Stationsgebied Hoofddorp in. De ontwikkeling van het Stationsgebied Hoofddorp is primair een gemeentelijke aangelegenheid. Allianties met de andere partijen zijn van belang voor onder meer afstemming met aanpalende opgaven, de bekostiging en de besluitvorming in (ruimtelijke) procedures (denk aan geluidshinder). Daarom nemen ook vertegenwoordigers van provincie, MRA, VRA, I&W, BZK, NS, ProRail en Schiphol deel.

De Multimodale Knoop Hoofddorp (MKH) ligt in het hart van de stationsgebied. Bij de ontwikkeling zijn VRA, NS, ProRail en de gemeente direct betrokken. Zij staan samen aan de lat voor de ontwikkeling. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn is een apart project, waarin de gemeente Haarlemmermeer een van de deelnemers is. Verder zijn dat I&W, provincie NH, VRA, gemeente Amsterdam, Schiphol en NS.

Communicatie en participatie

Op het gebied van communicatie werken de betrokken partijen gezamenlijk aan een nadere uitwerking, zowel voor de interne als externe communicatie. De basisafspraak is dat we elkaar niet verrassen en via de ambtelijke stuurgroep de communicatie blijven afstemmen. We maken de komende tijd een overall-communicatieplan en een verhaallijn. Vervolgens wordt in elke communicatie-uiting deze verhaallijn als basis gebruikt. De gemeente Haarlemmermeer zal voor de uitwerking van de deelgebieden een passende aanpak ontwikkelen voor de participatie van inwoners, ondernemers en andere betrokkenen. Zij sluit daarmee aan op het participatieproces dat is doorlopen in het kader van de Verdichtingsvisie ('swipocratie') voor de bespreking van de doelstellingen voor het gehele Stationsgebied én ze werkt per deelgebied een participatieaanpak uit in meer lokale, buurt- en wijkgerichte vorm, gericht op de directe leefomgeving van mensen.



6.
Risico's

Risico's

Risico's zijn inherent aan het ontwikkelen en uitvoeren van projecten in de gebouwde omgeving. Dat is helemaal het geval wanneer in een bestaande context veranderingen worden aangebracht. We lopen dan tegen tal van elementen aan die de verdere realisatie kunnen beïnvloeden. We zetten hieronder de risico's voor de transformatie van het Stationsgebied als geheel op een rij, in algemene zin. Uiteraard spelen deze risico's in veel gevallen ook weer een rol wanneer de deelgebieden aan bod komen. Ook hangen ze onderling samen.
In het vervolg van de gebiedsontwikkeling blijft het risicomanagement een belangrijk en vast onderdeel in de aanpak van de betrokken partijen. De komende tijd vindt al een nadere uitwerking plaats. Daarbij gaat het om het verder identificeren van de risico's (naar kans en impact) en het formuleren van passende risicobeheersmaatregelen. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan c.q. worden afspraken gemaakt over de allocatie van risico's en beheersmaatregelen aan betrokken partijen. Bij enkele van de onderstaande risico's worden al eerste maatregelen genoemd, de komende tijd wordt hier verder aan gewerkt.

Samenhang

Binnen het Stationsgebied zitten de deelgebieden aan elkaar vast: soms letterlijk maar ook qua kwaliteit en proces. Dat is ook binnen deelgebieden het geval, onder meer bij de multimodale knoop. Daarnaast is er de noodzaak om processen van ontwikkeling, ontwerp en beheer zo goed mogelijk op elkaar aan te sluiten. De bouw van nieuwe woningen moet bijvoorbeeld een relatie hebben met de aanleg van nieuwe infrastructuur. Ook in fysiek opzicht kunnen projecten dus aan elkaar vast zitten en daarmee op elkaar wachten wat de realisatie betreft. Flexibiliteit en aanpasbaarheid van de plannen zijn daarom belangrijk, evenals samenwerking tussen (deel-)projecten en partijen.

Beschikbaarheid van gronden

Voordat tot uitvoering kan worden overgegaan, moeten de panden en gronden in het gebied in het bezit worden verworven door de ontwikkelende partijen (zowel aan de publieke als private zijde). Dit vraagt tijd en gaat gemoeid met grote investeringen. Ook moeten – wanneer bijvoorbeeld sprake is van uitplaatsing van bedrijven – op tijd vervangende locaties beschikbaar zijn. Fasering kan helpen om het investeringsvolume in de tijd te spreiden.

Uitvoering

Wat gebeurt er wanneer een project onverhoopt niet of later tot uitvoering komt? Dat heeft gevolgen voor het project zelf maar ook (zoals hierboven geschetst) voor de omgeving. Tegenvallers kunnen onder meer betrekking hebben op de bouw (bouwkosten, materialen) en de bouwtechnische haalbaarheid. Maar ook bijvoorbeeld op technische randvoorwaarden (zoals het stroomnetwerk, inmiddels lopen we in Hoofddorp tegen de randen van de mogelijke stroomlevering aan). Uiteindelijk kunnen (mogelijke) vertragingen in de uitvoering ertoe leiden dat alleen de gemakkelijke projecten doorgang vinden en als eerste worden opgepakt. De lastige projecten blijven dan liggen. Ook is denkbaar dat het kwaliteitsniveau van lopende projecten tijdens de rit neerwaarts wordt bijgesteld. Bijvoorbeeld omdat de afzet tegenvalt, er een tekort aan financiële middelen is of omdat er vertragingen optreden waardoor kosten oplopen.

Kwaliteit leefomgeving

De aanwezigheid van wegen (over land en door de lucht) in en om het Stationsgebied zorgt voor de productie van geluid en fijnstof. Deze factoren hebben in belangrijke mate invloed op de gezondheid en het welbevinden van mensen. De milieucirkels die hieruit voortvloeien kunnen invloed hebben op de ontwikkeling van projecten. Deze invloed kan zowel aan de bron (bij voorkeur) als in de ruimtelijke inrichting worden aangepakt.
Bepaalde onderdelen in het plan krijgen mogelijk te maken met regels die de aanleg beïnvloeden, zoals de aanwezigheid van UNESCO Werelderfgoed in de directe omgeving. Er kunnen verder wijzigingen optreden in wetten en regels die de planvorming beïnvloeden. Een voorbeeld is de omgang met ultrafijnstof en stikstofdepositie.

Kwaliteit plannen

Het is denkbaar dat het kwaliteitsniveau van lopende projecten tijdens de rit neerwaarts wordt bijgesteld. Bijvoorbeeld omdat de afzet tegenvalt, financiering uitblijft of omdat er vertragingen optreden.

Markt en afzet

Voor het Stationsgebied wordt gedacht aan een bepaald programma van wonen, werken en andere functies. Op dit moment draait de economie op volle toeren en is sprake van een grote vraag vanuit de markt. We weten uit het verleden dat deze situatie ook kan veranderen. Het is zaak daar met de fasering van projecten rekening mee te houden en diverse scenario's te ontwikkelen voor de afzet en voor de investeringsbereidheid van marktpartijen. Flexibiliteit en aanpasbaarheid zijn belangrijke uitgangs-

Risico's

punten in de planontwikkeling en –realisatie.

Maatschappij en draagvlak

Kunnen alle projecten rekenen op de instemming van de betrokkenen en belanghebbenden? Daarbij gaat het niet alleen om de partijen bij de projecten zelf maar ook om omwonenden en andere stakeholders. Op dit moment is er al sprake van veel 'energie' en commitment, daar moet voortvarend op worden doorgepakt. Dit risico kan zich uiten in ellenlange vergunningsprocedures.

Politiek en bestuur

Ook rondom dit thema kunnen we diverse risico's identificeren. Zo is het mogelijk dat besluitvorming – om wat voor reden dan ook – te lang op zich laat wachten. Hierdoor treedt vertraging op. Verder vinden er in 2022 gemeenteraadsverkiezingen plaats, met mogelijk verschuivingen in het lokale politieke landschap. Ook is de vraag hoe de formatie in Den Haag verloopt en wat hiervan de gevolgen zijn voor het nationale beleid en voor de bereidheid van het landsbestuur om de ontwikkeling van het Stationsgebied financieel te ondersteunen. Een risicofactor die hier ook thuishoort, is het planologische risico: worden op tijd alle benodigde plannen vastgesteld en vergunningen verleend?

Samenwerking en relaties

Om tot een succesvol project te kunnen komen, is een goede samenwerking tussen de betrokken partijen essentieel. Een risico kan zijn dat een belangrijke partij afhaakt of onvoldoende participeert in de ontwikkeling. Ook zijn er mogelijk partijen in de omgeving die weliswaar niet direct bij de plannen zijn betrokken, maar daar wel invloed op kunnen uitoefenen. Zij moeten op tijd in beeld komen. Om vervolgens op een goede manier te worden betrokken in het project.

Organisatie

Voldoende capaciteit en kennis en kunde is nodig om de projecten goed te begeleiden. Zowel aan de publieke als aan de private kant. Dat is lastig in een overspannen arbeidsmarkt. Samenwerking kan helpen om de taken goed te verdelen en de voortgang erin te houden. De opzet van een goede projectorganisatie is essentieel.

Financiële dekking

Geld is een van de kritische randvoorwaarden – zoals eerder in dit gebiedsplan al aangekaart – om succesvol tot ontwikkeling en uitvoering te kunnen overgaan. Alle betrokken partijen moeten investeren in deze gebiedsontwikkeling en zo hun verantwoordelijkheid nemen.

7. Eerstvolgende stappen

Eerstvolgende stappen

Het laatste hoofdstuk van dit gebiedsplan gaat over de vraag: hoe nu verder? De ambities voor het Stationskwartier zijn duidelijk benoemd, de partners hebben zich hieraan verbonden. Nu het is het tijd voor doorpakken. Wat zijn nodige acties die we ondernemen om tot uitvoering van projecten komen?

Een groot aantal studies en een MER zullen gestart worden. De partijen beginnen met de volgende projecten en acties:

Ontwikkeling Stationskwartier en Van Heuven Goedhartlaan: een ontwikkelstrategie en ontwikkelkader, samenwerkingsovereenkomst(en) met marktpartijen volgen op het Gebiedsplan.

In het project Multimodale Knoop Hoofddorp komen alle partijen van het Gebiedsplan samen. Zij verkennen de komende 15 jaar van ontwikkeling van de knoop, de mogelijkheden om delen te versnellen en zorgen samen voor een financieel, technisch en ruimtelijk kader voor de vervolgstappen.

Voor Graan voor Visch zijn de eerste acties: opstellen van ontwikkelingsstrategie voor de nieuwe stadswijk, aanwijzing van een of enkele verhuislocaties voor de te verplaatsen bedrijven en dan uitwerking van de eerste te transformeren locaties. Naast de verbetering van de kwaliteit bínnen het gebied hoort vanaf het begin de verbetering van de langzaam verkeerverbindingen met de omgeving – naar bijvoorbeeld centrum en station – nadrukkelijk bij de opgave.

De gemeente ontwikkelt in overleg met de MRA een model voor een duurzame samenwerking met marktpartijen, dat de gemeente per deelgebied kan gebruiken.

Gedurende de komende jaren zijn – voor projecten tot 2030 en na 2030 ook ruimtelijke studies en ontwerpend onderzoek naar oplossingen noodzakelijk.

De huidige Stuurgroep Stationsgebied Hoofddorp blijft in functie en zal leidinggeven aan de ontwikkelingen in het Stationsgebied Hoofddorp.

Colofon

MVRDV

In opdracht van:

gemeente Haarlemmermeer

metropool regioamsterdam

We hope that MVRDV has provided you with a clear basis for us to work together on this project.

Please feel free to get intouch with Jan Knikker at janknikker@mvrdv.com about any questions.

© The contents of this document must not be copied or reproduced in whole or in parts without the written consent of MVRDV B.V.

MVRDV bv
Achterklooster 7
NL - 3011 RA Rotterdam

PO Box 63136
NL - 3002 JC Rotterdam

t +31 (0)104772860
www.mvrdv.com

Credits

(van links naar rechts, van boven naar beneden)

Pagina	Bron
3	Aerostockphoto Schiphol
5	MRA, Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030/2050
17	René De Wit Photography, Breda station
	Gehl Architects, New Road, Brighton
	Peter Cuypers, Smiley Zeeburgereiland
	https://www.vibavereniging.nl/
	tapestry.click
	KLHUK
	De Zwarte Hond, Weteringskade
	Chicago Botanic Garden
19	LIB Contouren Hoofddorp
	www.yente.com
	AdriaGoulaPhoto-Jardins de la Rambla de Sants
	Barcode architetcs-Hyde Park Kensington
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
22	Marie Ullnert
23	Felixx, ImageWharf
24	AdriaGoulaPhoto-Jardins de la Rambla de Sants
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
25	Green axis of Nengda Business District, China by L&A Design
26	Petra Appelhof, fietsenstalling Utrecht Centraal
32	RE:BORN, Het Oude Postkantoor, Hoofddorp
	Plotvis, SEM Hoofddorp
33	BF-AS, Roosevelt Park Hoofddorp
	Snippe Projecten BV, Kensington, Hoofddorp
	Snippe Projecten BV
35	De Zwarte Hond, CID Den Haag
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
38	Zwartlicht
	Lucas van der Wee
39	zuidas.nl
	Petra Appelhof, fietsenstalling Utrecht Centraal
	TEAM V. Rotterdam Centraal Station
	Archea Associati, Antinori Winery
42	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
43	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
44	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
45	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
46	Felixx, ImageWharf
47	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
51	Marie Ullnert
	Lantis
52	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
	https://www.hlmrmeer.nl/nl/ontdekken/recreatie/recreatiegebieden/geniedijk
53	TEAM V, Rotterdam Centraal Station
	Petra Appelhof, fietsenstalling Utrecht Centraal