



Bestemmingsplan

Hoofddorp De President

november 2006



gemeente
Haarlemmermeer

Bestemmingsplan Hoofddorp De President

November 2006



gemeente
Haarlemmermeer

Groep Uitvoering | cluster planvorming

INHOUDSOPGAVE

Deel 1: toelichting

1	Inleiding	6
1.1	AANLEIDING	6
1.2	AARD EN DOEL	6
1.3	LEESWIJZER.....	6
2	Gebied.....	7
2.1	PLANGEBIED	7
2.2	VIGERENDE PLANNEN.....	7
2.3	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	8
2.4	ONTSLUITING EN VERKEER.....	9
2.5	BODEM	9
2.6	CULTUUR EN ARCHEOLOGIE	10
2.7	FLORA EN FAUNA.....	11
2.8	EXTERNE VEILIGHEID.....	12
2.9	LUCHTKWALITEIT	13
3	Beleidskader.....	14
3.1	RIJKSBELEID	14
3.2	PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	17
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	21
4	Randvoorwaarden.....	25
4.1	LUCHTHAVEN INDELINGBESLUIT (LIB)	25
4.2	LOCATIEBELEID	27
4.3	GELUID.....	27
4.4	ZONERING BEDRIJVEN	28

5 Het plan.....29

5.1	PROGRAMMA.....	29
5.2	DE VISIE	30
5.3	HET STEDENBOUWKUNDIG PLAN	30
5.4	BEELDKWALITEIT	35
5.6	SOCIALE VEILIGHEID.....	37
5.7	VERKEER- EN VERVOERSTRUCTUUR	37
5.7	WATER.....	39
5.8	MILIEU.....	44

6 Juridische plantoelichting.....48

6.1	OPBOUW VAN DE VOORSCHRIFTEN	48
6.2	DE BESTEMMINGEN.....	48
6.3	OVERIGE BEPALINGEN	50

7 Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid52

7.1	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	52
7.2	HANDHAAFBAARHEID.....	52
7.3	MAATSCHAPPELIJK UITVOERBAARHEID	53

Deel 2: Voorschriften

Deel 3: Bijlagen

Deel **1**

Toelichting

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De economische dynamiek in de gemeente Haarlemmermeer is, mede vanwege de strategische ligging in de randstad en de nabijheid van de luchthaven Schiphol, groot. Deze economische dynamiek roept een grote behoefte aan ruimte op voor bedrijven.

Het tekort aan bedrijventerreinen is ook gesignaleerd door de provincie Noord-Holland. Zij heeft namelijk in deze periode expliciet een beroep gedaan op de gemeente Haarlemmermeer om bedrijven uit de omliggende regio (Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Leidse regio) op te nemen in de gemeente Haarlemmermeer vanwege het uitblijven van vestigingsruimte in de betreffende gebieden. Het bedrijvenpark De President kan voor een deel deze vraag opvangen.

Daarnaast wordt vanuit het economisch beleid gestreefd naar een vitale economie in de gemeente. Dit vereist een vitale economische structuur waarbij de reeds aanwezige sterke sectoren in Haarlemmermeer ruimte krijgen. De President geeft hiervoor ruimte, waarmee een directe opwaardering plaats vindt van de economie. Voorts wordt de vitaliteit versterkt door een verbreding met de kansrijke bedrijven uit nieuwe of ondervertegenwoordigde sectoren. De President is ook een vestigingsplaats voor deze nieuwe kansrijke sectoren.

Met de ontwikkeling van De President wordt niet alleen bijgedragen aan een vitale economie, maar ook aan een goed woonklimaat. Dit doordat het terrein ruimte kan bieden voor de noodzakelijk bedrijfsverplaatsingen vanuit woon- en winkelgebieden.

1.2 Aard en doel

Het voorliggende bestemmingsplan voor Hoofddorp De President biedt de juridische basis voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van het plangebied. Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en voorschriften, waaraan wordt getoetst, vergezeld door een toelichting waarin de achterliggende gedachten bij het plan zijn opgenomen.

Het doel van dit bestemmingsplan is het realiseren van een hoogwaardig bedrijvenpark en het vastleggen van de ruimtelijke kwaliteit hiervan.

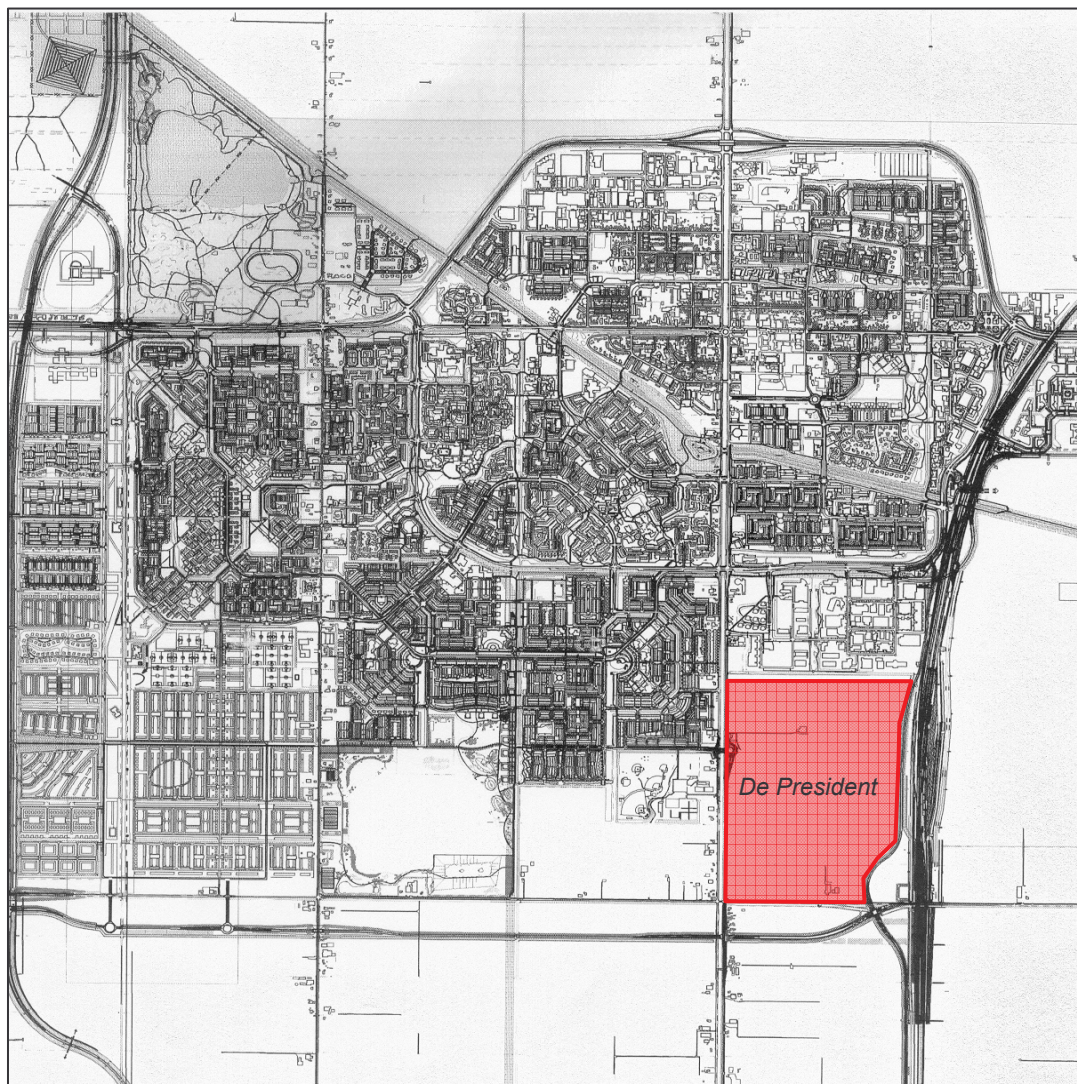
1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze toelichting beschrijft de bestaande situatie van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de algemene beleidsuitgangspunten van Rijk, Provincie en Gemeente. Hoofdstuk 4 geeft de ruimtelijke beperkingen en randvoorwaarden aan en hoofdstuk 5 is de planbeschrijving. Hoofdstuk 6 geeft de juridische opzet van het plan en in hoofdstuk 7 wordt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid (inspraak) van het plan beschreven.

2 Gebied

2.1 Plangebied

Bedrijvenpark De President betreft een circa 97 hectare groot gebied, gelegen tussen de Spoorlaan en de Hoofdweg Oostzijde enerzijds en het bestaande bedrijventerrein Graan voor Visch en de (oude) Bennebroekerweg anderzijds.



Plangebied De President binnen Hoofddorp

2.2 Vigerende plannen

In het plangebied vigeert het bestemmingsplan *Landelijk Gebied*, dat is vastgesteld door de raad op 24 november 1988 en is goedgekeurd door de provincie op 11 juli 1989 en door de Kroon op 8 maart 1991. Het onderhavige bestemmingsplan vervangt de vigerende regelingen voor de gronden binnen het plangebied. Tevens is het Paraplubestemmingsplan LIB (Luchthaven Indelingbesluit) van toepassing. Op basis daarvan zijn beperkingen ten aanzien van functies, hoogten en bebouwing van toepassing (zie paragraaf 4.1)

2.3 Ruimtelijke structuur

Kenmerken van het plangebied

Het gebied waar het ruimtelijk concept zich op richt is op dit moment in gebruik als agrarisch gebied en vrijwel onbebouwd. Er zijn in het gebied twee boerderijen: De President, waaraan de locatie haar naam ontleent (inmiddels gesloopt), en de Hillegondshoeve langs de Bennebroekerweg. De Hillegondshoeve is een in ambachtelijk-traditionele bouwtrant uitgevoerde kop- rompboerderij die dateert uit 1857. De boerderij is van algemeen belang wegens architectuur- en cultuurhistorische waarde als merendeels gaaf bewaard voorbeeld van agrarische bouwkunst uit het midden van de 19^e eeuw op het Noordhollandse platteland. De boerderij is van sociaal-historisch belang als een van de eerste boerderijen die werden gebouwd in de Haarlemmermeerpolder. De boerderij heeft dan ook een Rijksmonument status. In de schuren van deze boerderij is de Meerkerk gevestigd, een Baptisten-gemeente.

Het terrein ligt op de overgang van de stedelijke bebouwing van Hoofddorp naar het grote open agrarische gebied in het zuidoosten van de Haarlemmermeerpolder. Dit open gebied wordt gekenmerkt door een typische rechthoekige polderverkaveling, waarbij de waterlopen en de infrastructuur in lange rechtstanden het landschap doorsnijden.



Situatie mei 2001(boven) en mei 2006 (onder)



Omgeving van De President

In de directe omgeving van De President bevinden zich de volgende bepalende elementen en ontwikkelingszones:

- De spoorlijn in het oosten, mede voor de Hoge Snelheidslijn. Tussen de spoorlijn en De President ligt ook het tracé van de Spoorlaan, een belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor nieuwe ontwikkelingen in de gemeente Haarlemmermeer;
- De Hoofdvaart en Hoofdweg-Oostzijde in het westen, die een voor Haarlemmermeer karakteristieke kwaliteit hebben en dus om een zorgvuldige landschappelijke inpassing vragen. De Hoofdvaart en Hoofdweg zijn integraal onderdeel van de stedelijke ambities in Haarlemmermeer; hier-

van getuigt onder meer het brugontwerp van Calatrava voor een belangrijke rotonde over de Hoofdweg, grenzend aan De President;

- Het open polderlandschap ten zuiden van De President. Hier wordt mogelijk in de toekomst een parkgebied gerealiseerd, waarmee een landschappelijke en ecologische relatie kan worden gelegd;
- Het bestaande bedrijventerrein Graan voor Visch in het noorden.

2.4 Ontsluiting en verkeer

Via de weg

Het wegennet van de Haarlemmermeerpolder is mede door de rechte verkaveling overzichtelijk opgebouwd. De belangrijkste stroomweg - de A4 - loopt als een ruggengraat van de Haarlemmermeer van noordoost naar zuidwest langs Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

De President ligt langs de Hoofdweg-Oostzijde. Vanaf deze weg kan in noordelijke richting de A4 worden bereikt, via de Van Heuven Goedhartlaan en de N201 (de Kruisweg). In zuidelijke richting kan via de Spoorlaan de N207 worden bereikt. De N207 sluit ter hoogte van knooppunt Burgerveen aan op de A4 en de A44.

Ten zuiden van De President liggen de Bennebroekerweg en de nieuwe Bennebroekerweg (2004 geopend). De Nieuwe Bennebroekerweg vormt een verbinding tussen de N205 en de Spoorlaan. Verder wordt het terrein aan de oostzijde ontsloten via de Spoorlaan, een weg die Hoofddorp (Graan voor Visch-zuid) nu verbindt met Nieuw-Vennep-Spoorzicht.

Openbaar vervoer

Bedrijvenpark De President is nu al ontsloten per openbaar vervoer; de wegen langs de locatie maken deel uit van de routes van enkele buslijnen. De halte van de Zuidtangent, een regionale hoogwaardige openbaar vervoerlijn, is gelegen op de Van Heuven Goedhartlaan bij het Nederlands Luchtvaartcollege. De afstand tot de noordrand van De President is -met 600 meter- op loopafstand. Met de Zuidtangent wordt vervolgens binnen enkele minuten het NS-station van Hoofddorp bereikt. Dit station ligt aan de Schiphollijn, de spoorlijn tussen Leiden en Amsterdam via Schiphol. Kortom, het noordwestelijk kwadrant van De President is goed met hoogwaardig openbaar vervoer bereikbaar, de rest van het bedrijvenpark is goed met reguliere buslijnen ontsloten.

Langzaam verkeer

De locatie heeft nu een agrarische bestemming, met als gevolg dat door het terrein geen fiets- en wandelpaden lopen. Wel zijn de wegen rondom het terrein toegankelijk voor fietsers. Zowel de Hoofdweg-Oostzijde, de Bennebroekerweg als de Van Heuven Goedhartlaan zijn voorzien van een 2-richtingfietspad. Langs de Spoorlaan komt geen fietspad te liggen.

2.5 Bodem

Bodemopbouw

De bodem van de Haarlemmermeerpolder bestaat uit een complex van humusarme zeeklei. Deze verschilt in aanwezig humus-, kalk- en slibgehalte. Aan de randen van de polder is het oorspronkelijk veenpakket nog niet geheel verdwenen. Volgens de topografische kaart ligt het maaiveld tussen de 4,40 en 4,60 m¹.

Bodemkwaliteit

In de bodemkwaliteitskaart van de locatie 'De President' in de gemeente Haarlemmermeer (Tauw, 28 november 2000) zijn zowel de gemiddelde als de 95-percentielwaarden per stof weergegeven van het homogene gebied per grondlaag. Het gemiddelde wordt gebruikt voor het karakteriseren van een

¹ De in december 1999 door de gemeente gemaakte hoogte-inmeting bevestigt dit.

bodemkwaliteitszone. De bodemkwaliteitszone “De President” vertoont geen overschrijdingen van de streefwaarden en is als ‘schoon’ gekwalificeerd.

Voor het slib in de watergangen geldt dat de kwaliteit van slib niet vergelijkbaar is met de kwaliteit van de omliggende bodem. Het vrijkomende slib mag strikt genomen niet verwerkt worden op de naastgelegen bodem. Het toepassen van klasse 0, 1 en 2 slib op het terrein is alleen mogelijk in overleg met de gemeente Haarlemmermeer. Het klasse 3 slib dient te worden afgevoerd van de locatie. Op twee locaties is er vervuiling geconstateerd. Deze locaties zijn inmiddels gesaneerd.

2.6 Cultuur en archeologie

Cultuurhistorie

In het zuiden van plangebied, aan de Bennebroekerweg bevindt zich het Rijksmonument de Hillegondshoeve. De beschrijving van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg geeft als waardering van de boerderij op dat “de kop-rompboerderij de Hillegondshoeve met bijbehorend zomerhuis van algemeen belang is wegens architectuur- en cultureelhistorische waarde als merendeels gaaf bewaard gebleven voorbeeld van agrarische bouwkunst uit het midden van de 19e eeuw op het Noord-Hollandse platteland met een schuur van het Haarlemmermeertype. De boerderij is van sociaal-historisch belang als een van de eerste boerderijen die werden gebouwd in de Haarlemmermeerpolder. Daarnaast heeft de boerderij met zomerhuis situationele waarde vanwege de beeldbepalende situering in het vlakke, open agrarische polderland van de Haarlemmermeerpolder”.



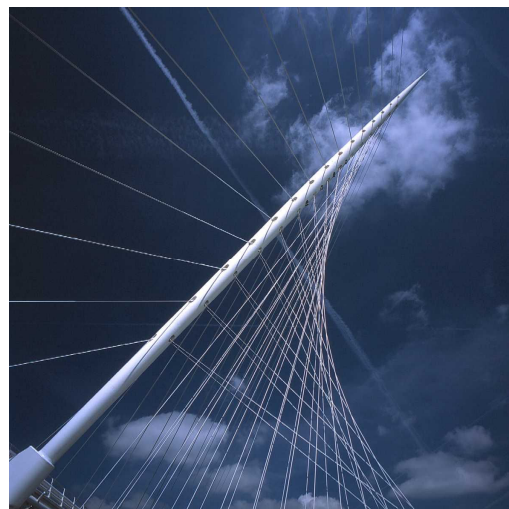
Het Rijksmonument 'De Hillegondshoeve'



Behalve de Hillegondshoeve bevinden zich geen objecten met cultuurhistorische waarde. In het plangebied staat evenwel een object dat in de toekomst een cultuurhistorische waarde kan verkrijgen: De Luit, een door architect Calatrava ontworpen brug over de Hoofdvaart.



Calatravabrug Luit



Archeologie

De provincie Noord-Holland heeft alle aangewezen gebieden met bijzondere aardkundige waarden opgenomen in haar streekplannen. In de Provinciale Milieuverordening worden de gebruiksbeperkingen aangegeven voor de aardkundige monumenten. De provincie beoordeelt de bodembeschermingsaspecten in gemeentelijke bestemmingsplannen. Haarlemmermeer staat op de provinciale archeologische inventarisatiekaart aangegeven als gebied met de 'minst hoge potentie'. Tot dusverre wordt alleen bij hele grote werken archeologisch onderzoek gedaan (bv HSL, Vijfde baan). Iets belangrijks is nooit gevonden. Scheepswrakken - een vaak genoemde associatie bij de woorden archeologie en Haarlemmermeer - zouden gezien hun oppervlakteligging eerder gevonden moeten zijn. Ook in het Archis -systeem van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Onderzoek zijn geen archeologische waarden geregistreerd in het plangebied.

De archeologische verwachtingswaarde voor het gebied is dus laag. Er is derhalve geen aanleiding om voor een onderzoek naar archeologische waarden.

2.7 Flora en Fauna

Er is in 2003 door Bureau Waardenburg bv onderzoek² gedaan naar de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten in het gebied. Immers, een ruimtelijke ingreep in het bestaande landschap dient te worden getoetst aan het vigerend natuurbeleid. De belangrijkste wet- en regelgevingen zijn: de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, de natuurbeschermingswet en de Flora- en Faunawet. De **resultaten** van dit veldonderzoek zijn de volgende:

Vaatplanten

Binnen het natuurloket zijn uit de kilometerhokken die het plangebied gedeeltelijk overlappen twee beschermde plantensoorten bekend. Het is mogelijk dat binnen het plangebied de beschermde zwanenbloem in de oevers voorkomt. Bij oude inventarisaties (1989) is deze plant binnen het gebied aangetroffen.

Amfibieën

Vanwege de inrichting van het gebied waarin dekkingbiedende vegetatie vrijwel ontbreekt, zullen amfibieën nagenoeg ontbreken in het onderzoeksgebied. In dergelijke open, intensief gebruikte, gebieden kunnen slechts bruine kikkers zich in lage dichtheden handhaven. De brede sloten en vaarten die het gebied begrenzen, vormen een geschikt habitat voor groene kikkers.

Vissen

Vanwege de lage winterpeilen vriezen de kavelslootjes die het gebied doorsnijden tot op de bodem dicht. Hierdoor zullen deze in het winterhalfjaar geen vis bevatten. In het voorjaar treedt mogelijk kolonisatie door de niet beschermde stekelbaarzen op. De brede sloten/vaarten die het gebied begrenzen, vormen een geschikt habitat voor kleine modderkruiper, bittervoorn en kroeskarper. Het plangebied is niet of slecht op vissen geïnventariseerd. Dit blijkt uit het ontbreken van waarnemingen van baars en rietvoorn in De Nie (1996). Deze werden tijdens het veldbezoek wel aangetroffen.

Vogels

Binnen het gebied werden een torenvalk en kraaien waargenomen. Het gebied is afhankelijk van de teelten die er plaatsvinden mogelijk geschikt als broedgebied voor scholekster, veldleeuwerik, graspieper, patrijs en fazant. De slootkanten en akkerranden vormen mogelijk geschikt broedbiotoop voor wilde eend en gele kwikstaart.

Zoogdieren

Bij het veldbezoek werd een haas waargenomen. Tevens werden in de slootkanten holletjes van woelratten gezien. Door het ontbreken van goede overwinteringsplaatsen in de vorm van hooibergen

² De President en de natuur, Natuurwaardeonderzoek aanleg Bedrijventerrein De President. 18 februari 2003, R. van Eekelen, Bureau Waardenburg bv

en graanschuren zullen de dichtheden aan kleine zoogdieren erg laag zijn. Beschermde soorten die mogelijk in het gebied kunnen voorkomen zijn bosspitsmuis, huisspitsmuis, mol en veldmuis.

Ontheffing

Ontheffing is aangevraagd en op 10 december 2003 verkregen voor het eventueel vernietigen en beschadigen van nesten, holen of andere voortplantings-, of vaste rust- of verblijfplaatsen van de beschermde soorten Mol, Bosspitsmuis, Huisspitsmuis, Veldmuis, Woelrat en Haas.

Daarbij heeft de ontheffingverlenende instantie (de minister van LNV) het volgende overwogen:

Overwegingen Wettelijk kader

De Mol, Bosspitsmuis, Huisspitsmuis, Veldmuis, Woelrat en Haas zijn beschermde inheemse diersoorten als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder a, van de Flora- en faunawet. Geen van de soorten waarvoor ontheffing is aangevraagd behoort tot de beschermde soorten genoemd in bijlage IV van de EU-Habitatrichtlijn.

Op grond van de artikelen 10 en 11 van de Flora- en faunawet is het onder meer verboden om beschermde inheemse diersoorten opzettelijk te verontrusten; nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Op grond van artikel 75, lid 4 van de Flora- en faunawet worden ontheffingen slechts verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Instandhouding van de soort

De Mol, Bosspitsmuis, Huisspitsmuis, Veldmuis, Woelrat en Haas zijn thans niet bedreigd en komen algemeen voor in Nederland. In het natuurwaardenonderzoek "De President en de natuur" is aangegeven dat de soorten wijdverspreid in de omgeving voorkomen. Op het bedrijvenpark wordt een grote waterpartij aangelegd met daarbij een park. Door het bebouwen van het gebied, de aanleg van groenvoorzieningen en de extensivering van het grondgebruik zal het gebied geschikter worden voor kleine zoogdieren. Derhalve wordt met de realisatie van bedrijvenpark "De President" geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van bovengenoemde beschermde soorten. Op basis van de uit artikel 2 van de Flora- en faunawet volgende zorgplicht, is het noodzakelijk dat alle redelijke handelingen worden verricht of nagelaten om te voorkomen dat nadelige gevolgen voor flora en fauna veroorzaakt worden.

2.8 Externe veiligheid

SCHIPHOL

De aanwezigheid van Schiphol heeft gevolgen voor de externe veiligheid van het plangebied. In het vigerende Paraplubestemmingsplan Luchthavenindeling zijn de beperkingengebieden (ruimte, hoogte, risico e.a.) voor Schiphol, gebaseerd op het Luchthavenindelingbesluit 'Schiphol 2003', opgenomen. Over een deel van het plangebied valt de zone beperkingen geluid en veiligheid, waarin geen nieuwe (geluid)gevoelige bebouwing, zoals woningen, zijn toegestaan. De geldende hoogtebeperkingen geven geen belemmeringen voor de beoogde bebouwingshoogte op het bedrijvenpark. Het bedrijvenpark valt in het vogelprotectiegebied, hetgeen betekent dat de aantrekkende werking van het plangebied voor vogels aan beperkingen onderhevig is.

BESLUIT EXTERNE VEILIGHEID INRICHTINGEN

Binnen en nabij het plangebied zijn geen risicovolle bedrijven (met risicocontour) gelegen die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. In het nieuwe bestemmingsplan is de vestiging van deze inrichtingen uitgesloten.

Gemeentelijke en provinciale wegen

Het plangebied wordt omgeven door de volgende hoofdontsluitingswegen: De Spoorlaan aan de oostzijde, de Bennebroekerweg aan de zuidzijde en de Hoofdweg Oostzijde aan de westgrens.

De eerstgenoemde twee wegen zijn gemeentelijk, de Hoofdweg Oostzijde is provinciaal.

Er is geen verplichte routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Volgens de berekeningen worden over het wegenstelsel op en nabij het De President binnen de invloedssfeer van 200 meter behorende bij het groepsrisico van GF3transporten in de huidige situatie 75 en in de toekomst 100 transporten per jaar van 8 m3 propaan en/of butaan uitgevoerd.

Deze transporten zijn incidenteel en tijdelijk van aard. De transporten maken deel uit van het lokale distributienet van de groothandel en hebben uitsluitend een relatie met en zijn dus afhankelijk van de bouwactiviteiten op De President.

De exacte bebouwingsvolgorde van de plannen binnen dit bestemmingsplan is niet bekend en zal afhankelijk zijn van de locatiekeuze van toekomstige gebruikers. Derhalve is niet bekend hoeveel personen zich binnen de 200 meter zone kunnen bevinden op een bepaald tijdstip.

Gezien echter de beperktheid van het transport, de tijdelijkheid, de omvang uitgedrukt in m3 en de dichtheid van het maximaal aantal verblijvenden in het gebied ten tijde van de transporten binnen de zone van 200 meter langs de Spoorlaan kan op basis van vuistregels, gebaseerd op RBM II berekeningen, geconstateerd worden dat er geen groepsrisico wordt overschreden of zelfs wordt benaderd.

Nader onderzoek kan daarom achterwege blijven

Spoorwegen

Het bestemmingsplangebied grenst aan de Schipholspoorlijn.

Over dit traject worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd.

BUISLEIDINGEN

In het plangebied liggen geen leidingen die relevantie hebben voor externe veiligheid.

2.9 Luchtkwaliteit

Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit in het plangebied, getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het onderzoek geeft de resultaten van de verwachte luchtkwaliteit bij autonome ontwikkeling en na realisatie van het bedrijventerrein in 2010 en 2015. Het volledige rapport is als bijlage bij dit plan gevoegd.

De conclusie van het rapport is dat er in 2010 geen overschrijding plaats vindt van de normen van het Besluit.

Voor 2015 zijn nog geen normen vastgesteld. In 2015 vindt weliswaar naar berekening een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit in het gebied plaats ten opzichte van de autonome situatie, maar door uitwerking en uitvoering van het actieplan luchtkwaliteit door gemeente en provincie is de verwachting dat ook dan de luchtkwaliteit aan de normen kan voldoen.

3 Beleidskader

De ontwikkeling van bedrijvenpark De President vindt ondersteuning in diverse nota's op rijks-, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. In dit hoofdstuk worden de van toepassing zijnde beleidsdocumenten weergegeven. Het van toepassing zijnde waterbeleid is weergegeven in de waterparagraaf (5.7)

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

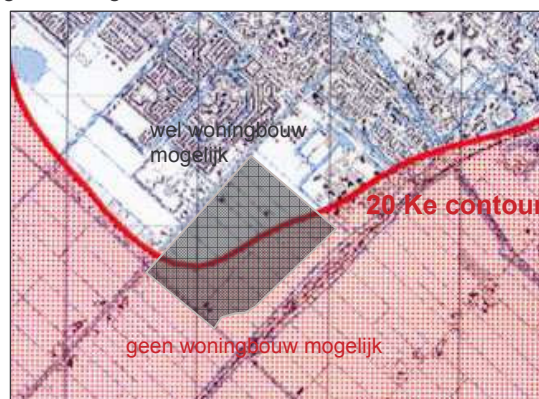
Op 27 april 2004 is deel 3, het kabinetsstandpunt van de Nota Ruimte gepresenteerd. En op 17 mei 2005 is de Nota Ruimte door de Tweede Kamer vastgesteld. De Nota Ruimte is een nota van het Rijk, waarin de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd worden. In de Nota Ruimte gaat het daarbij om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt.

De opdracht uit het Hoofdlijnenakkoord (regeerakkoord) is om de afzonderlijke nota's op de desbetreffende onderdelen van ruimtelijk beleid samen te voegen tot één Nota Ruimte. De nota bevat daarmee niet alleen ruimtelijke uitspraken zoals die eerder in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening waren opgenomen, maar ook die uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), voor zover het kabinet daaraan vasthoudt.

Andere belangrijke uitgangspunten zijn verdergaande decentralisatie, met een centrale rol voor gemeentelijke bestemmingsplannen en accentverschuiving van 'ordening' naar 'ontwikkeling'.

Het hoofddoel van de Nota Ruimte en het kabinetsbeleid is het versterken van de concurrentiepositie van Nederland in internationaal verband. In de Nota is aangegeven dat de haperende economie van Nederland en de steeds grotere internationale concurrentie, het belangrijk maakt de economische kracht en de concurrentiepositie van Nederland te versterken. Deze hoofddoelstelling is vooral vertaald in het faciliteren en het stimuleren van de economisch grootschalige gebieden/hotspots waaronder de luchthaven Schiphol. De hierbij behorende inzet is een zo groot mogelijke ontwikkelingsruimte voor het luchthavencomplex door vrijwaring van het gebied rondom de luchthaven van nieuwe verstedelijking. De consequentie(s) van deze inzet in de Nota Ruimte met betrekking tot de 'mainport' Schiphol is dat een groter deel van de Haarlemmermeer wordt gevrijwaard van woningbouw. Het kabinet is van mening dat woningbouw in de omgeving van de luchthaven uit het oogpunt van veiligheid en geluid niet wenselijk is (vastgelegd in 20 Ke contour).

De President ligt deels binnen deze 20 Ke contour, waar woningbouw niet en bedrijvigheid wel mogelijk is (zie afbeelding).



Ten aanzien van *bedrijventerreinen* stelt de nota Ruimte dat Nederland voor de opgave staat ruim een vijfde deel van het huidige areaal bedrijventerrein (ruim 21.000 hectare) te herstructureren. Knelpunten hierbij zijn vaak bodemsanering, bereikbaarheid, bedrijfsverplaatsing, onveiligheid en criminaliteit. De ervaring leert dat herstructurering maar in zeer beperkte mate terreinwinst oplevert. Tot en met 2020 is daarom naar verwachting nog ruim 23.000 hectare nieuw bedrijventerrein nodig. Het rijk zal zich daarbij extra inzetten voor grote en complexe bedrijventerreinen. De President zal de ge-

meente enerzijds in staat stellen om bedrijventerreinen te herstructureren door bedrijven de mogelijkheid te bieden om zich te verplaatsen, en anderzijds biedt dit bedrijvenpark de nodige ruimte voor nieuwe -deels Schipholgerelateerde- bedrijven.

Voor *verstedelijking en economische activiteiten* gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Deze bundeling heeft veel voordelen. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Het streven is erop gericht dat veertig procent van het totale uitbreidingsprogramma voor woningen en arbeidsplaatsen daar tot stand komt, al hanteert het kabinet, met oog op de praktijkervaring van de laatste jaren, als achtergrond voor investeringsbeslissingen een tegenvallende productie binnen bestaand bebouwd gebied, i.c. 25% van het totale uitbreidingsprogramma.

De President wordt direct aan het stedelijk gebied van Hoofddorp ontwikkeld.

Nieuw locatiebeleid

Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid) en het locatiebeleid voor Perifere en Grootchalige Detailhandelsvestiging (PDV/GDV beleid) worden in de Nota Ruimte vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. Het doel van het nieuwe locatiebeleid is een goede plaats voor ieder bedrijf te bieden, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de kracht van steden en dorpen. Voor wat dan wel een 'goede' plaats is, kan de rijksoverheid geen standaard recept geven, wel een aantal regels die zorgen voor de gewenste basiskwaliteit op dit punt. Het best kunnen provincies en – voorzover het om binnenregionale vraagstukken gaat – de WGR-plusregio's zelf bepalen wat een 'goede' plaats is.

Het nieuwe locatiebeleid dient verschillende doelstellingen:

- Economische ontwikkelingsmogelijkheden: het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen;
- Bereikbaarheid: het optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water;
- Leefbaarheid: kwaliteit en variatie in vestigingplaatsen voor alle stedelijke activiteiten, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving (veiligheid, emissies en geluid).

Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen. Provincies concretiseren het integrale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen in het provinciale ruimtelijke en verkeers- en vervoersbeleid. Essentieel is hierbij dat zij ten minste regels en criteria bevatten die waarborgen dat:

- bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;
- aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting).

Het beleid richt zich op de ontwikkeling van voldoende geschikte vestigingsmogelijkheden voor bedrijven en voorzieningen in elke regio, inclusief detailhandel, attractieparken en andere vrijetijdsvoorzieningen, onderwijs, zorg en welzijn, niet-grondgebonden en/of kapitaalsintensieve landbouw en specifieke voorzieningen, zoals bordelen. Ruimte- en bezoekersintensieve kantoren, winkels en andere voorzieningen passen bij uitstek in goed en veelzijdig bereikbare centra, waar ruimte is voor wonen, werken, winkelen en voorzieningen. De meeste bedrijven en voorzieningen en ook de grootste aantallen werkenden zijn nog te vinden in de gemengde woon- en werkgebieden. Maar de ruimtelijke scheiding tussen wonen en werken neemt toe. Voorzover de schaal, gevaar of hinder van bedrij-

ven en voorzieningen het toelaten verdient functiemenging voorrang. Juist gemengde woon- en werkgebieden bieden een aantrekkelijke omgeving met mogelijkheden om lopend of op de fiets tal van bestemmingen te bereiken. Op specifieke daarvoor bestemde bedrijfslocaties, zijn vooral bedrijven en voorzieningen gevestigd, die door hun aard niet inpasbaar zijn in centra of wijken. Het is zaak te zorgen dat er ruimte beschikbaar blijft voor dit soort activiteiten. Deze globale driedeling van vestigingsplaatsen is niet hiërarchisch: aan elk van deze soorten bedrijfslocaties is behoefte. De President voldoet aan de nieuwe voorwaarden zoals die hierboven beschreven zijn. Het is een bedrijvenpark dat aan het stedelijk gebied gelegen is, maar wel monofunctioneel. Dat wil zeggen er is geen woningbouw. Mogelijk worden er wel -zeer beperkt- enkele voorzieningen gerealiseerd. Het bedrijvenpark is met de auto en de fiets goed bereikbaar. Ook zijn er reguliere buslijnen en is er een halte van de hoogwaardige openbaar vervoerlijn Zuidtangent in de nabijheid.

Luchthavenindelingbesluit (LIB)

De PKB-Schiphol is per 1 januari 2003 vervallen. Hiervoor in de plaats is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het Luchthavenverkeersbesluit per 20 februari 2003 in werking getreden.

Het LIB bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol.

Tezamen met het Luchthavenverkeersbesluit, dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer, is het besluit een uitwerking van het nieuwe hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, zoals dat in die wet is opgenomen door de Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol.

Het LIB legt enkele beperkingen op ten aanzien van de bebouwingsmogelijkheden in het plangebied. Deze worden in hoofdstuk 5 besproken.

Nota Milieu en Economie

Economische groei en vermindering van de milieudruk kunnen heel goed samengaan. Dat kan bereikt worden door veranderingen in productie, prijzen, belastingen en overheidsbeleid. Het gaat hier om een langdurig proces waarin alle geledingen van de maatschappij betrokken moeten worden. Deze nota beoogt een perspectief te schetsen van een duurzame economische ontwikkeling. Tevens worden concrete acties en financiële prikkels beschreven die het beoogde doel van een duurzame milieuefficiënte economie dichterbij moeten brengen.

Nationale Verkeer- en Vervoersplannen

Op 24 september 2004 heeft de ministerraad de nota Mobiliteit vastgesteld. De Nota Mobiliteit is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer 2. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven.

Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de sociale en economische ontwikkeling in Nederland. Op zijn beurt creëert die ontwikkeling weer nieuwe mobiliteit. Hoofddoel van de Nota Mobiliteit is daarom verbetering van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem (weg, water, spoor en lucht) van deur tot deur binnen de maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal. Mensen moeten mobiel kunnen zijn om maatschappelijk te kunnen participeren.

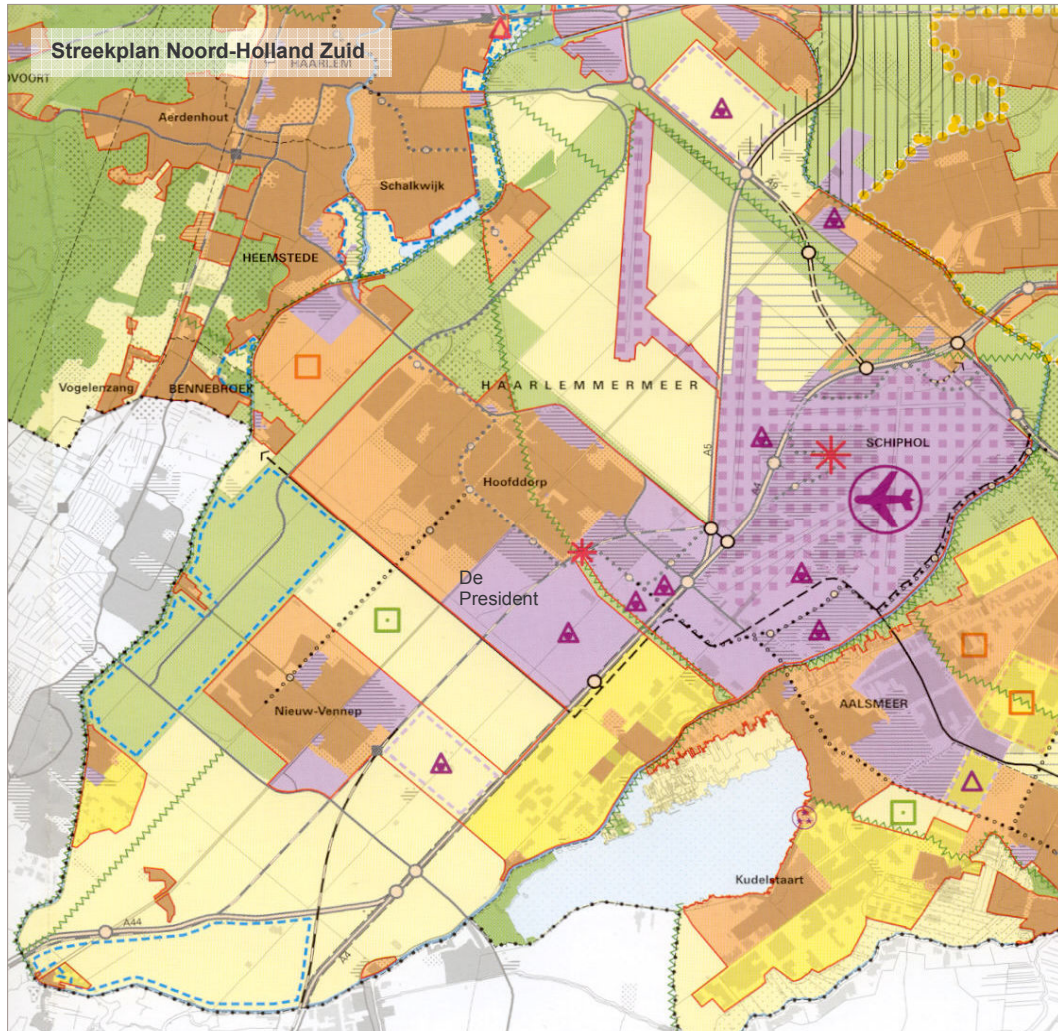
Voor de versterking van de Nederlandse economie is verbetering van de internationale bereikbaarheid en de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden, waaronder de mainports Schiphol en Rotterdam, de greenports en de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant, nodig. Vooral de hoofdverbindingen, die onderdeel vormen van de ruimtelijke hoofdstructuur zijn van groot belang voor het functioneren van de economische kerngebieden, voor efficiënt nationaal en internationaal vervoer, en voor een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Daarom wil het kabinet enerzijds de groei accommoderen en anderzijds zorgen voor een betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit van A naar B binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

Inzet op (proces- en technologie)innovatie is hiervoor cruciaal. Innovatie en kennis moeten een substantiële bijdrage leveren aan het realiseren van de ambities van de Nota Mobiliteit. De overheid zorgt hierbij dat partijen (privaat, kennis en overheid) met elkaar worden verbonden. De Nota Mobiliteit richt zich op de hele verplaatsing van deur tot deur. Internationale verbindingen, het rijkswegennet, het onderliggend wegennet, de spoor- en waterwegen en de schakels daartussen worden door reizigers en bedrijfsleven als één samenhangend netwerk beschouwd. Men wil van A naar B en niet van op- naar afrit, station naar station of terminal naar terminal.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid

De provincie Noord-Holland heeft in februari 2003 het streekplan *Noord-Holland Zuid* vastgesteld. De provincie wil met dit streekplan het gebied versterken als leefbare en economische motor van het land. Economie gaat daarbij onlosmakelijk hand in hand met een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en waterhuishouding. Men wil het ruimtegebruik beperken en, waar mogelijk, verdichten door dubbel grondgebruik, transformatie en herstructurering.



Het streekplangebied is verdeeld in verstedelijkingsgebieden -binnen de rode contour- en landelijk gebied. De rode contouren geven de uiterste grens aan van de verstedelijkingsmogelijkheden. Al het gebied buiten de rode contour behoort tot het landelijk gebied. Bedrijvenpark De President is gelegen binnen deze rode contour. Daarmee heeft de gemeente meer beleidsvrijheid, geldt ICT (Intensiveren

Conserveren en Transformeren) als uitgangspunt en geldt het locatiebeleid met behoud van stedenbouwkundige waarden en structuren.

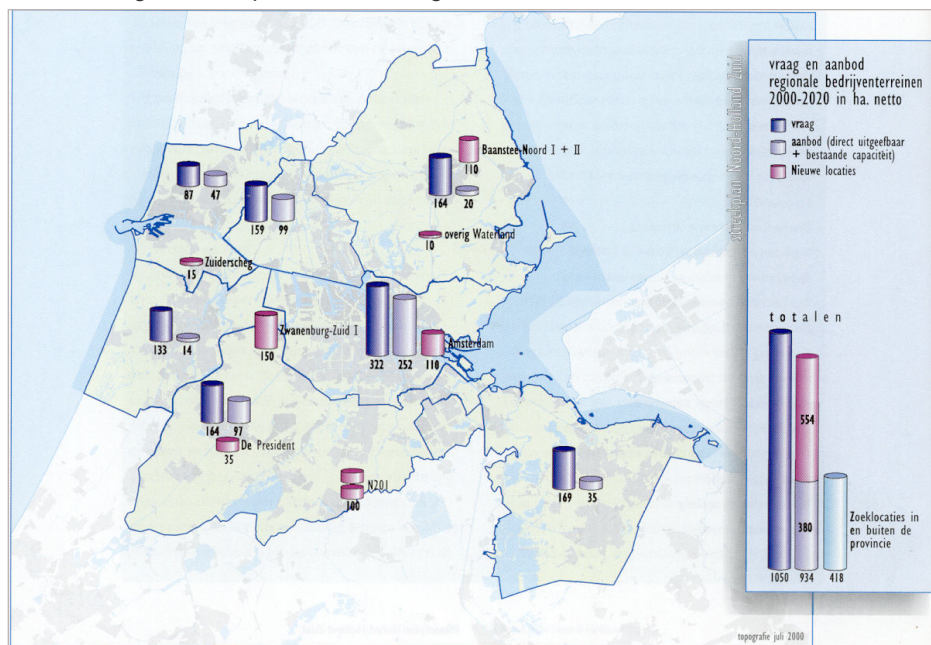
Aangezien de ruimte in dit deel van de Randstad schaars is, vindt de provincie dat er ook bij bedrijven sprake moet zijn van innovatief ruimtegebruik door:

- Intensiever ruimtegebruik, zoals ondergronds en meerlagig bouwen, meervoudig ruimtegebruik en gemeenschappelijke voorzieningen;
- Hoogwaardiger ruimtegebruik, zoals integrale terreinontwikkeling en parkmanagement e.d.;
- Selectiever ruimtegebruik, het juiste bedrijf op de juiste plaats, benutten van milieuhinderzones e.d.

Ruimte voor werken

Een van de opgaven die de Provincie Noord-Holland zichzelf gesteld heeft is ruimte te creëren voor werken. Noord-Holland Zuid is met onder andere de luchthaven, de bloemenveiling, Amsterdam en de haven een aantrekkelijke vestigingsplaats. Om dat te blijven en om de concurrentiepositie ten opzichte van andere regio's in Nederland en Europa te behouden, is 1.000 hectare netto nieuw bedrijventerrein nodig. Dat vraagt in deze drukbezette regio om nieuwe vormen van ruimtegebruik. Daarvoor heeft de provincie een viersporenbeleid uitgezet:

1. Het eerste spoor richt zich op de verbetering van het ruimtegebruik van bestaande bedrijventerreinen. De provincie draagt financieel bij aan de herstructurering van bedrijventerreinen via het beleidsprogramma Innovatief Ruimtegebruik.
2. Spoor twee is het planologisch mogelijk maken van nieuwe bedrijventerreinen. Nieuwe Schipholgebonden bedrijvigheid krijgt onder meer ruimte aan de Kruisweg Zuid (35 ha) en in de A4-zone Hoofddorp (150 ha). Verder zijn er mogelijkheden geboden voor regionale bedrijventerreinen: onder andere De President II (Haarlemmermeer 35 ha).
3. Het derde spoor staat voor accommodatie voor bedrijven in het stedelijk gebied. Er wordt een beroep gedaan op gemeenten om kleinschalige bedrijven met verhuisplannen binnen de gemeentegrenzen te houden en hen niet naar regionale bedrijventerreinen te dirigeren.
4. Is er binnen de eigen regio echt geen ruimte meer te vinden, dan wordt het vierde spoor gevolgd: overloop naar andere regio's.



Vraag en aanbod regionale bedrijventerreinen

Voor het bedrijvenpark De President geldt dat naast de bestaande streekplancapaciteit voor regionale bedrijvigheid van 20 hectare de provincie een toename met 35 hectare regionale bedrijvigheid noodzakelijk acht om de doelstelling ruimte voor werken in Noord-Holland Zuid te verwezenlijken. Het gehele terrein is in het Streekplan derhalve aangeduid als regionaal bedrijventerrein.

Ook de hoofdlijnen voor een *nieuw locatiebeleid* zijn neergelegd in het Streekplan. Met locatiebeleid wil de provincie zorgen voor goede vestigingsplaatsen voor bedrijven, kantoren, en grootschalige voorzieningen. Locatiebeleid is vestigingsbeleid dat bijdraagt aan de volgende beleidsdoelen:

- *Kwaliteit van de ruimtelijke inrichting*: zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik op lokaal en regionaal niveau, een goede kwaliteit van inrichting van de locaties en inpassing in de omgeving.
- *Verkeer en vervoer*: doelmatig gebruik van de verkeers- en vervoersinfrastructuur.
- *Economie*: ruimte om tegemoet te komen aan de marktvraag naar locaties en vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid, kantoren en voorzieningen.

Het provinciaal locatiebeleid krijgt gestalte door een combinatie van ruimtelijk, economisch en verkeer- en vervoersbeleid.

Uitgangspunten bij het nieuwe provinciale locatiebeleid zijn:

- *Selectiviteit*: Niet alle economische activiteiten passen overal. Voor sommige activiteiten (functies) bestaan specifieke vestigingseisen, waaraan de ene locatie beter voldoet dan de andere. Sommige locaties moeten bovendien voorbehouden blijven aan specifieke functies om de bereikbaarheid en kwaliteit van de ruimtelijke inrichting te waarborgen. Ook kan het toestaan van functies op bepaalde specifieke locaties tot ongewenste effecten leiden.
- *Bundeling*: Door functies op een verstandige manier te bundelen, afgestemd op de verkeers- en vervoersinfrastructuur, wordt de aanwezige ruimte zorgvuldig benut. Ook wordt dan de infrastructuur zo doelmatig mogelijk benut. Bundeling van functies die met elkaar te maken hebben kan winst opleveren, zowel voor de bereikbaarheid, ruimtelijke inrichting, als voor het economisch functioneren. Door arbeidsintensieve functies te bundelen ontstaan meer kansen voor het openbaar vervoer en vervoermanagement.
- *Differentiatie*: Door in de planning niet alleen in te zetten op voldoende locaties en vestigingsmogelijkheden (kwantitatief), maar ook op locaties met verschillende kwaliteiten, kan deze regio haar aantrekkelijke vestigingsklimaat behouden.

De planvorming van het bedrijvenpark De President heeft grotendeels plaatsgevonden binnen het oude locatiebeleid, het zogenaamde ABC-locatiebeleid. Het past tevens binnen het nieuw geformuleerde locatiebeleid.

Locaties voor Schipholgebonden bedrijven

In het streekplan zijn voldoende locaties aangewezen voor Schipholgebonden bedrijvigheid. Schiphol is immers de motor voor onze economische vitaliteit. Deze functie kan door de ontwikkeling van de nieuwe locaties gehandhaafd en versterkt worden. De President is in het Streekplan niet aangewezen als Schipholgebonden bedrijventerrein.

Provinciaal Verkeers- en vervoersplan

Op 17 februari 2003 heeft de Provincie Noord-Holland het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland vastgesteld. Centraal in het plan staat de vrije keuze van de burger om die vervoerwijze te kiezen die hem of haar het meest aantrekkelijk voorkomt. Aan iedere keuze kleven echter voor- en nadelen: voor de gebruiker zelf en voor de omgeving. Volgens de provincie is het aan de burger om te kiezen, die afweging te maken. In de provinciale visie treedt de overheid niet bevoogdend op maar zorgt de overheid ervoor dat de burger zelf kan kiezen. Door te zorgen voor veiligheid, voor goede overstapmogelijkheden van auto en fiets op openbaar vervoer, openbaar vervoer onderling, voor stallingvoorzieningen, transferpunten enzovoort.

Het beleid van het PVVP is integraal opgenomen in het Streekplan Noord-Holland Zuid.

Regioakkoord N201+

Eind 2002 is het regioakkoord N201+ tot stand gekomen. De gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, De Ronde Venen en de provincie Noord-Holland zijn overeengekomen dat zij verantwoordelijk zijn voor de gezamenlijke planvorming, koers en besluitvorming om de N201 om te leggen en aan te passen.

Eind 2004 hebben de gemeenteraden en Provinciale Staten zich positief uitgesproken over het Realisatiebesluit. De verwachting is dat medio 2005 de aanleg daadwerkelijk kan starten. Begonnen gaat worden met de verbreding van de Kruisweg en de omlegging van de N201 bij Aalsmeer en Uithoorn. Het totale project kan dan in 2011 gereed zijn.



Het provinciale milieubeleidsplan 2002-2006 “waar een wil is, is een weg” geeft aan dat veel winst te boeken valt met duurzame ontwikkeling. Op provinciaal niveau zijn de belangrijkste milieuthema's: klimaatverandering, bescherming van natuur- en landschap, milieu en gezondheid.

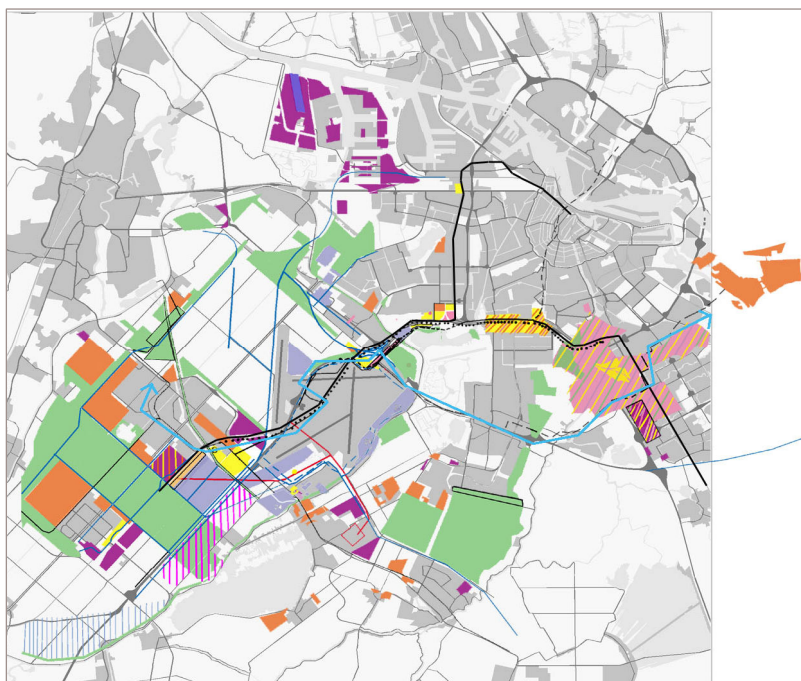
Daarnaast stimuleert de provincie vervoerswijzen die de minste energie, grondstoffen en ruimte vragen en de minste milieubelasting opleveren. Zij zorgt, samen met andere overheden, voor de juiste condities op basis waarvan de individuele gebruiker een goede afweging kan maken bij de keuze voor een vervoermiddel. Met betrekking tot duurzame mobiliteit stimuleert zij stil asfalt op provinciale wegen en zet zich actief in om het aantal ernstig geluidgehinderden de komende planperiode te halveren. Zij wil dat ook de verkeer- en vervoersector bijdraagt aan CO₂ - en NO_x -reductie. Daarom steunt zij innovatie- en stimuleringsprojecten voor schone vervoersvormen.

Overig regionaal ruimtelijk beleid

De *Gebiedsuitwerking Leiden-Amsterdam-Haarlem 2010-2030* – opgesteld door de gelijknamige interprovinciale stuurgroep - geeft een lange termijn verkenning van de ruimtelijke inrichtingsmogelijkheden van deze regio. Het programma voor bedrijventerreinen is zo omvangrijk dat dit beeldbepalend voor de regio is. Daarom is een lange-termijnstrategie nodig zowel wat betreft het ruimtelijk economisch beleid (planning, beschikbaarstelling, specialisatie, hergebruik terreinen) als wat betreft het ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

De *Intergemeentelijke Gebiedsvisie* van de samenwerkende gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en De Ronde Venen (oktober 2000) en de *Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio*, opgesteld door de Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam en Haarlemmermeer geven beide aan de grote behoefte aan Schipholgebonden en -gerelateerde bedrijventerreinen in deze regio. En dat de regio daar ook ruimte voor moet bieden. Naast kantoren ziet men vooral behoefte en mogelijkheden voor intensieve bedrijvigheid (ICT) en Value Added Logistics bedrijven. De President kan deels in die ruimtebehoefte voorzien.

Ruimtelijk Economische Visie Schiphol 2030



3.3 Gemeentelijk beleid

De ontwikkeling van bedrijvenpark De President is onderdeel van het *Structuurplan Haarlemmermeer 2005*. In de *Nota van Uitgangspunten Bedrijventerrein De President* (1999) heeft de gemeente vervolgens de uitgangspunten voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark neergelegd.

De belangrijkste documenten ten aanzien van bedrijventerreinen en met name De President zijn de *Bedrijfslocatiestrategie Haarlemmermeer* (1997), het gemeentelijk rapport *Vraag en aanbod op bedrijventerreinen* (1998), het *segmentatiebeleid werklocaties Haarlemmermeer* (2004) en de nota's over *Parkmanagement in Haarlemmermeer* (1999).

Toekomstvisie

De gemeente werkt aan een nieuwe -integrale- toekomstvisie. Een aanzet daartoe is al gegeven door de in augustus 2004 verschenen discussienota 'Naar een Toekomstvisie Haarlemmermeer 2030'. Deze discussienota is op 4 november 2004 door de raad vastgesteld.

In deze nota geeft de gemeenteraad tien karakteristieken van de toekomstige gemeente:

Identiteit: Haarlemmermeer is één gemeente, met daarbinnen dorps- en stadse wijken

Leefbaarheid: In Haarlemmermeer is het heel goed wonen. Er zijn veel verschillende soorten woningen, er is veel groen in en om de wijken en het gevarieerde landschap biedt allerlei mogelijkheden voor recreatie. Daarvan wordt ook gebruik gemaakt door inwoners van omliggende gemeenten.

Wonen: Tussen 2010 en 2030 worden er 19.000 woningen gebouwd.

Voorzieningen: De grootschalige voorzieningen zijn in de grote wijken. De kleinere wijken maken gebruik van gespreide, goed bereikbare gecombineerde voorzieningen en van voorzieningen in de omliggende gemeenten.

Groen: In het westen van de gemeente ligt een groene strook en tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep ligt een groene buffer.

Water: Water vormt een belangrijk onderdeel van Haarlemmermeer.

Landschap: Buiten de wijken heeft de gemeente een open en weids landschap. De historisch bepaalde landschappelijke contouren (de grid) zijn nog zichtbaar in de ruimtelijke inrichting

Ruimtegebruik: De ruimte wordt meervoudig gebruikt: voor waterberging, voor recreatie, voor wonen, voor werken en voor vervoer.

Werk: Haarlemmermeer heeft veel Schipholgebonden werkgelegenheid en daarnaast zijn er veel banen in vier andere sectoren: hoogwaardige technologie, recreatie, sectorspecifiek onderwijs en dienstverlening op het gebied van zorg.

Mobiliteit: De inwoners van Haarlemmermeer kunnen zich snel en gemakkelijk verplaatsen. Ook het inkomende en uitgaande forensenverkeer verloopt soepel.



Voor de ontwikkeling van *De President* is het volgende van toepassing:

De gemeente wil randvoorwaarden scheppen die het voor bedrijven gunstig maken om te investeren. Haarlemmermeer voert daarvoor een tweesporenbeleid: zowel de Schipholgebonden als de niet-Schipholgebonden werkgelegenheid worden gefaciliteerd en ondersteund, elk met eigen gerichte maatregelen. Voor *De President* gaat het met name om de niet-Schipholgebonden bedrijvigheid waarbij met name de Innovatieve en hoogwaardige technologie mogelijk gestimuleerd worden:

De gemeente wenst in haar discussienota over de toekomstvisie dat het karakteristieke landschap (grid) zichtbaar blijft. Ook bedrijventerreinen dienen zodanig ingericht te zijn dat dit karakteristieke landschap met zichtlijnen beleefd kan worden. Daarnaast dient er sprake te zijn van meervoudig grondgebruik.

Gemeentelijk Economisch Beleid

De belangrijkste documenten ten aanzien van bedrijventerreinen en met name *De President* zijn de *Bedrijfslocatiestrategie Haarlemmermeer* (1997), het gemeentelijk rapport *Vraag en aanbod op bedrijventerreinen* (1998), de *segmentatiebeleid werklocaties Haarlemmermeer* (2005) en de nota's over *Parkmanagement in Haarlemmermeer* (1999).

In 2005 is het segmentatiebeleid werklocaties ontwikkeld, met daarin een segmentatiestrategie. Doel van deze strategie is om de geconstateerde mismatch tussen vraag en het aanbod aan werklocaties op te heffen. De nota geeft handvaten voor de planning van nieuwe locaties en een mogelijke fasering van bestaande werklocaties. In deze nota is *De President* ingedeeld in de categorie *Bedrijvenpark*. Kenmerkend voor het segment bedrijvenpark zijn: zowel grootschalige als kleinschalige bedrijfsgebouwen, uitstekende autobereikbaarheid en een hoge uitstraling. Ten aanzien van *De President* wordt nog gesteld: Onderzoeken of de bereikbaarheid verbeterd kan worden en aanwenden

voor opvang deel snelwegvraag en vraag uit segment logistiek. Deels minder hoogwaardig ontwikkelen voor opvang vraag uit segment kleinschalig lokaal. Afstemmen met concurrerende ontwikkeling Lutkemeerpolder. Omdat op dit terrein vraag zal worden opgevangen die afkomstig is van meerdere segmenten zal een interne segmentering noodzakelijk zijn. Gefaseerd ontwikkelen vanaf 2004.

Verkeer en vervoerbeleid

Parkeerbeleid

In het najaar van 1995 is de nota "Parkeren op de Handrem" door B&W en gemeenteraad. De daarin opgenomen parkeernormen zijn vervolgens input geweest voor op te stellen bestemmingsplannen, contracten met projectontwikkelaars en toetsingskader bij bouw aanvragen. In 2002 is een herziene versie van de Bouwverordening van Haarlemmermeer vastgesteld, waarin voor parkeernormen wordt verwezen naar de ASVV (Aanbevelingen Stedelijke VerkeersVoorzieningen) 1996. Met het vaststellen van de (model)bouwverordening zijn de parkeernormen van "Parkeren op de Handrem" juridisch vervangen door de parkeerkengetallen uit de ASVV '96. Door het CROW (de opsteller van het ASVV) is in 2004 een nieuwe versie van de ASVV uitgebracht. Daarin zijn ook de parkeerkegetallen in overeenstemming gebracht met de nu geldende stand van zaken bij de diverse Nederlandse gemeenten. In die ASVV staan landelijke kengetallen voor parkeernormen met een (ruime) bandbreedte. Het is aan gemeenten om daarin verfijning/nuancering/lokaal-maatwerk aan te brengen en die als (gemeentelijke) **parkeernormen** vast te stellen.

Parkeernormen Werken en Voorzieningen:

Voor de parkeernormen op kantoren- en bedrijvenlocaties en bij voorzieningen is er behoefte de oude parkeernormen van "Parkeren op de Handrem" aan te passen aan het huidige gedrag op straat (uiteraard binnen de context van het gemeentelijk beleid). De complexiteit van de materie vraagt om het gefaseerd op- en vaststellen van deelnota's. Hoewel een eerste concept van een nieuw parkeerbeleidsplan in wording is, zal naar verwachting een en ander pas eind 2006-of-later zijn beslag krijgen. Voor de Haarlemmermeerse parkeernormen op bedrijventerreinen moet worden verwezen naar de ASVV 1996. Nadat de gemeenteraad de nieuwste bouwverordening heeft vastgesteld zal de ASVV 2004 leidend worden.

Vervoermanagement

Vervoermanagement speelt een belangrijke rol om de groei van automobiliteit in goede banen te leiden en past in de ontwikkeling om te komen tot Duurzame Bedrijventerreinen als De President. Het is in principe gewenst dat elk bedrijf in Haarlemmermeer nadenkt over en maatregelen neemt in het kader van vervoersmanagement. Op basis van de ervaring van de afgelopen jaren is gebleken dat de meest succesvolle manier om bedrijven te stimuleren om tot vervoersmanagement te komen het sluiten van convenanten of 'package deals' (contracten) tussen gemeente en meerdere bedrijven is. Door het college is besloten om op alle nieuwe bedrijventerreinen in Haarlemmermeer uitwerking te geven aan parkmanagement. Het lijkt logisch om bovengenoemde 'package deals' te combineren met dit concept. De kern van parkmanagement is dat private bedrijven meer verantwoordelijkheid krijgen met betrekking tot beheer van hun bedrijventerrein. Ook het streven naar bereikbaarheid is een vorm van beheer. In dat kader kan vervoermanagement onderdeel zijn van de parkmanagementcontracten. Net als het parkmanagement sluiten de noodzakelijke vervoermanagementmaatregelen nauw aan op de specifieke kenmerken van een bedrijventerrein.

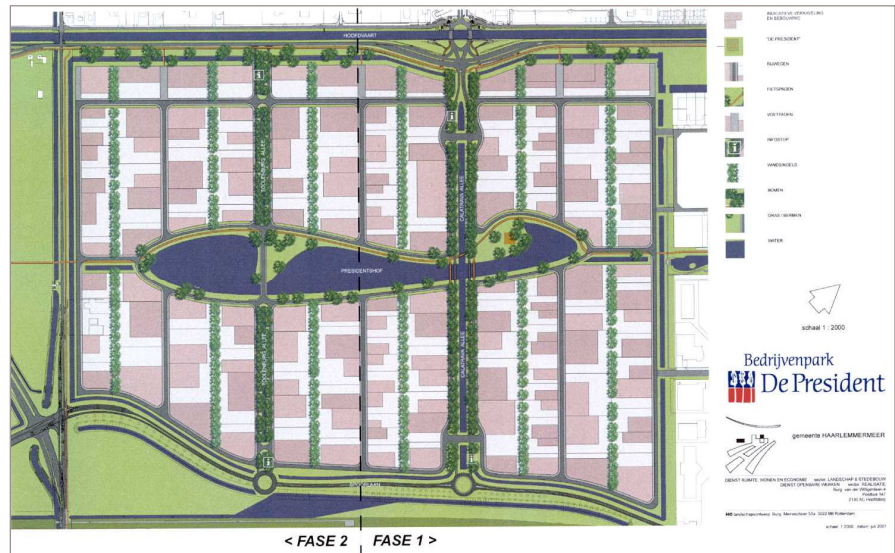
Referentiekader en verkavelingsplan De President

In het referentiekader van de President (Zandvoort Ordening & Advies, april 2000) wordt de eerste en belangrijkste aanzet gegeven voor het huidige plan. In dit referentiekader zijn een aantal kernpunten geformuleerd die bepalend zijn voor het bedrijvenpark. Deze zijn:

- Het bedrijvenpark wordt een samenhangend onderdeel van het stedelijk milieu van Hoofddorp, waarbij recht wordt gedaan aan de kwaliteiten in de bredere en directe omgeving;
- De President biedt bedrijfslocaties een representatief vestigingsmilieu;
- Duurzaamheid is een belangrijk ontwerpprincipe van het bedrijvenpark. Dit uit zich in de ontworpen waterstructuur en de voorstellen voor het creëren van duurzame energie-infrastructuur.

Samengevat is het de ambitie om De President te ontwikkelen tot een hoogwaardig terrein dat zich zowel regionaal als lokaal helder profileert en waar doelstellingen op het gebied van duurzaamheid een cruciale rol spelen. Deze doelstellingen hebben geleid tot een eerste globale referentiekartaart. Vervolgens zijn de in het referentiekader genoemde ambities en uitgangspunten verder uitgewerkt in een verkaveling- en beeldkwaliteitsplan van de President. Daarin zijn de uitgangspunten voor het ontwerp opgenomen: een hoge landschappelijke en architectonische kwaliteit, intensief ruimtegebruik (hoge dichtheid) en een hoogwaardig (collectief) voorzieningenniveau. Dat resulteert in een verkavelingsplan dat is gebaseerd op de polderstructuur van kavels met tussenliggende sloten. Op 28 augustus 2001 is dit verkavelings- en beeldkwaliteitsplan en de bijbehorende grondexploitatie vastgesteld.

Verkavelings- en
beeldkwaliteits-
plan (2001)



Optimalisatie

Op 22 november 2005 heeft het college van Haarlemmermeer besloten om enkele planaanpassingen door te voeren om het bedrijvenpark binnen het nieuwe economische klimaat beter te laten aansluiten op de vraag van de bedrijven. Tevens kan met dit optimalisatieproces in de toekomst worden ingespeeld op de ontwikkelingen in de markt, zonder dat daarbij getornd wordt aan de algehele ambitie van het bedrijvenpark.

Dit optimalisatietraject bestaat naast enkele marketing- en communicatietrajecten uit

- enkele inhoudelijke wijzigingen in het beeldkwaliteitsplan,
- het aanbieden van enkele kleinere kavels in het noordwesten van het plan op kopse kanten (eventueel met een extra dwarsweg)
- het clusteren van logistieke bedrijven op enkele plekken.

De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft op 22 december 2005 het optimalisatietraject besproken en heeft er positief op gereageerd.

4 Randvoorwaarden

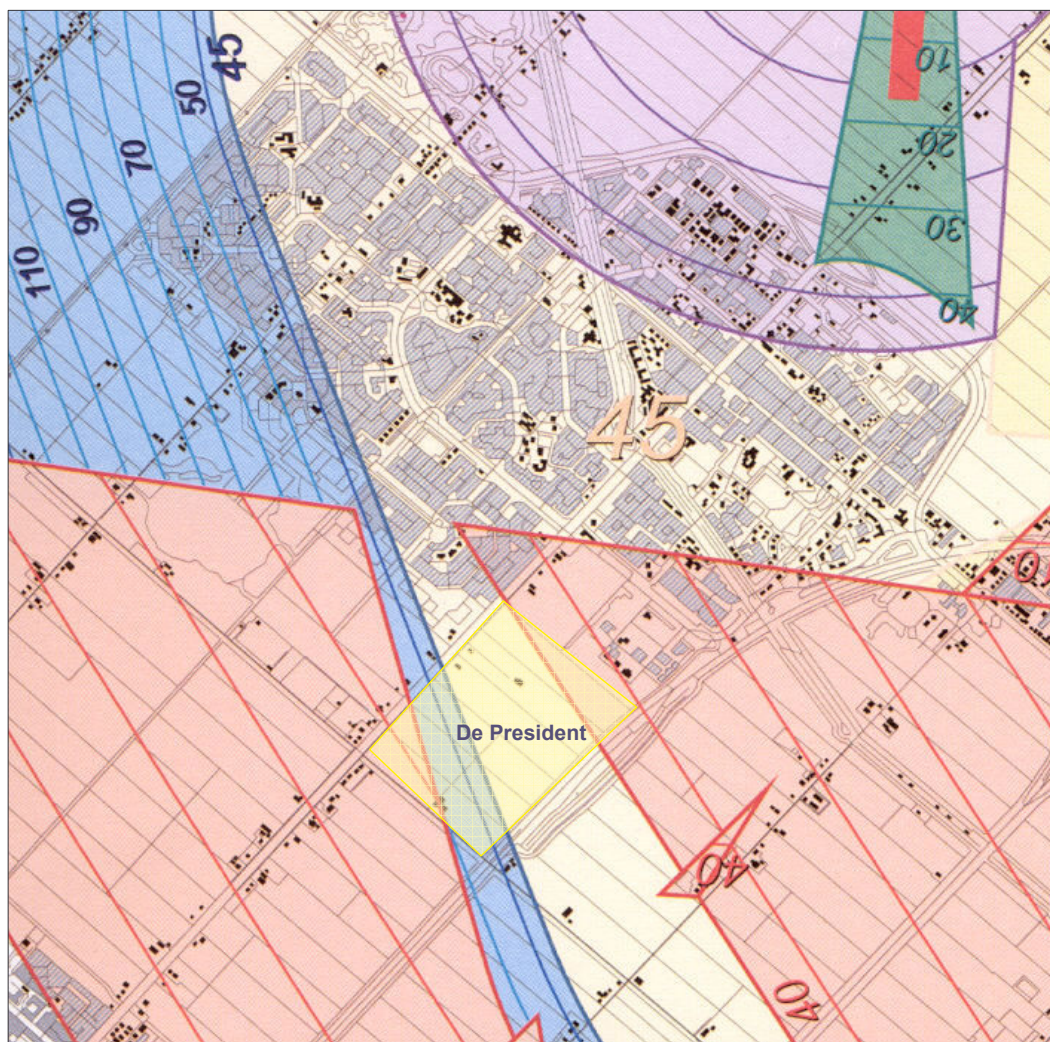
4.1 Luchthaven Indelingbesluit (LIB)

Het plangebied binnen het beperkingengebied van het Luchthaven Indelingbesluit (LIB). Een deel van het gebied gelden beperkingen ten aanzien van de hoogte van de bebouwing en ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen alsmede beperkingen ten aanzien van functies.

Hoogtebeperkingen

Voor de President gelden volgens het Luchthavenindelingbesluit 2003, en het hiermee in overeenstemming en vastgestelde parablubestemmingsplan LIB, hoogtebeperkingen.

De noordoostelijke strook kent een maximale bouwhoogte tot 40 meter, terwijl in het zuidwesten hoger dan 45 meter gebouwd mag worden.



Hoogtebeperkingen Luchthavenindelingbesluit 2003

Bebouwingsbeperkingen

Het oostelijk deel van het plangebied valt binnen het bebouwingsbeperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit. Deze beperkingen zijn onder te verdelen in sloopzones voor veiligheid (paars) en geluid (blauw) en de zogenaamde 10-6 contour (rood). Voor De President geldt dat ongeveer 20% van het plangebied valt binnen de *Zone beperkingen geluid en veiligheid* (het gele gebied). In deze zone mogen geen nieuwe gebouwen voor wonen, onderwijs en gezondheidszorg. Kantoren, bedrijven en niet geluidgevoelige voorzieningen (sportcentra en hotels) zijn wel toegestaan.



LIB kaart bebouwingsbeperkingen

Vogelaantrekkende beperkingen

De President valt geheel binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol 2003 genoemd (artikel 2.2.3): industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag; viskwekerijen; opslag of verwerking van afvalstoffen; natuurreservaten; vogelreservaten; moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Met name dit laatste speelt een rol op De President. Immers, om tegemoet te komen aan de behoefte aan bergingswater wordt op De President in totaal bijna 10 ha. oppervlaktewater gecreëerd, voor een groot deel in centrale waterpartij. Het oppervlak water van de eerste fase van de centrale waterpartij is 2,69 ha. en van de tweede fase 3,76 ha.



Omdat de waterplas groter is dan 3 ha. is deze formeel in strijd met de bepalingen van het LIB. De gemeente heeft op 18 juni 2003 aan de VROM-inspectie gevraagd tot afgifte van een verklaring van geen bezwaar ex. Artikel 8.9 Wet Luchtvaart.

De minister van VROM en de minister van V&W zijn in september 2003 akkoord gegaan met de afgifte van een verklaring van geen bezwaar voor de aanleg van de waterplas op De President. Dit na een positief advies van IVW en Commissie vogelaanvaringen Luchtvaartuigen.

4.2 Locatiebeleid

Bij de indeling van het bedrijvenpark dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met het locatiebeleid zoals dat in de Nota Ruimte en in het Streekplan Noord-Holland Zuid is aangegeven. Zo is de locatie binnen het stedelijk gebied gelegen (rode contouren) en wordt ruimte gemaakt voor nieuwe bedrijvigheid en verplaatsing van lokale en regionale bedrijven uit bestaande stedelijke gebieden, waardoor de leefbaarheid in bestaande (woon- en werk)gebieden verbeterd kan worden. De concentratie van lokale en regionale bedrijvigheid op De President zal gepaard moeten gaan met intensief en zuinig ruimtegebruik.

Gezien de ligging van het bedrijvenpark ten opzichte van openbaar vervoerknooppunten zullen geen solitaire kantoren toegelaten worden. Wel kan er binnen het plangebied gedifferentieerd omgegaan worden met het percentage kantoren. Met name voor de Hoofdvaartzone en rond de Hillegondshoeve kan met hogere percentages kantoren gewerkt worden (tot 50%). Voor de overige delen van het plangebied gelden dan lagere percentages kantoren (tot 30%).

Argumenten voor arbeidsintensievere bedrijfsfuncties aan de *Hoofdvaartzone* zijn:

- Het mogelijk maken van een meer geleidelijke overgang van het stedelijk woongebied aan de overzijde van de Hoofdvaart (Toolenburg) naar het bedrijvenpark;
- De parkachtige omgeving (zie stedenbouwkundig plan) van de Hoofdvaartzone, die een meer representatief karakter heeft, waar meer kantoorachtige bedrijven in passen;
- De openbaar vervoer ontsluiting door middel van bussen is aan de Hoofdvaart gelegen. De loopafstanden van de haltes tot de bedrijven zijn hier het kleinst;
- Aansluiting bij de historische ontwikkeling langs de Hoofdvaart.

De belangrijkste argumenten voor arbeidsintensievere bedrijfsfuncties nabij de *Hillegondshoeve* zijn met name de mogelijkheid om op deze plaats een goede stedelijke entree van Hoofddorp te creëren en een gebouwde omgeving te maken waar de Hillegondshoeve goed tot haar recht kan komen:

Ook voor *logistieke bedrijven* wordt op het bedrijvenpark ruimte gecreëerd. Met name is een clustering van dit type bedrijven mogelijk in het gebied aan de oostzijde van het terrein, tussen de waterplas en de Spoorlaan. Dit gebied ligt ver van de woonbebouwing in Toolenburg en is met de vrachtauto, via de Spoorlaan goed bereikbaar.

Binnen het beoogde parkmanagement zal door de gemeente gestreefd worden naar een gezamenlijk bedrijfsvervoerplan met gezamenlijke vervoersoplossingen voor de verschillende bedrijven.

4.3 Geluid

Luchthaven

Een aanvliegroute van Schiphol loopt bijna parallel aan de oostelijk gelegen spoorlijn. Door dit luchtverkeer valt een minuscule klein deel van de locatie binnen de 35 Ke contour (van het 5-banen stelsel). Deze geluidscontouren hebben verder geen consequenties voor het bestemmingsplan.

Wegverkeer

De doelstelling van de Wet Geluidhinder voor gebouwen met een hindergevoelige functie is het beperken van de geluidsbelasting aan alle buitengevels tot ten hoogste 50 dB(A). Dit geldt voor de aanleg van een nieuwe weg of (in sommige gevallen) aanpassingen aan een weg, alsmede nieuw te bouwen woningen of andere gebouwen met een hindergevoelige functie. Het bestemmingsplan kent geen geluidgevoelige bestemmingen.

Railverkeer

Ten oosten van het plangebied loopt de Schipholspoorlijn. Het Besluit Geluidshinder Spoorwegen schrijft voor nieuwe situaties voor dat er binnen de langs de spoorweg liggende zone akoestisch onderzoek wordt gedaan. De breedte van geluidzones langs spoorwegen variëren van 100 tot 500 meter. Dit heeft derhalve verder geen consequenties voor het bestemmingsplan. Het bedrijvenpark kent geen geluidgevoelige bestemmingen.

4.4 Zonering bedrijven

Het milieubeleid en de daarop gebaseerde regelgeving spelen een grote rol bij het ruimtelijk ordeningsbeleid. Via beide beleidsterreinen is de bescherming van de kwaliteit van de (leef)omgeving aan de orde. Het ruimtelijke ordeningsinstrument daarvoor is het aangeven van de situering van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies ten opzichte van elkaar (milieuzonering). In de toelichting bij een bestemmingsplan dient aangegeven te worden op welke wijze aan dat beleid gestalte wordt gegeven, waarbij ook rekening gehouden moet worden met harde en minder harde richtlijnen, die op basis van milieuhygiënische criteria in de jurisprudentie ontwikkeld zijn. Het aanhouden van afstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is in een groot aantal gevallen voldoende om de wederzijdse overlast te voorkomen. De bedrijven kunnen behoren tot de milieucategorieën 1 t/m 4. Bij de situering moet rekening worden gehouden met gevoelige functies, zoals de woonwijk Toolenburg-Zuid, de woningen in Graan-voor Visch Zuid en de woning in de Hillegondshoeve.

Milieuzonering op De President

Voor de milieuzonering in dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de brochure "Bedrijven en milieuzonering" uit 1992 van de VNG. Dit is een lijst van bedrijven waarin voor deze bedrijven de potentiële milieubelasting is bepaald. Deze potentiële milieubelasting wordt bepaald aan de hand van een aantal milieuaspecten, zoals geluid, geur, externe veiligheid en stof. De milieubelasting is voor ieder aspect vertaald in aan te houden afstanden tussen het desbetreffende bedrijf en een 'rustige woonomgeving'. De bedrijven zijn vervolgens onderverdeeld in milieucategorieën op grond van de grootste afstand op enig genoemd milieuaspect (zie bijlage).

De milieuzonering is bepaald vanuit de bestaande milieugevoelige functies die zowel buiten het bedrijvenpark als op het bedrijvenpark zelf zijn gelegen. Bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3 zijn overal op het terrein toegestaan. Bij de meer milieubelastende bedrijven in de categorie 4 moet rekening worden gehouden met gevoelige woonfuncties. Er is een zone aan de oostzijde, nabij de spoorlijn aangeduid waar dergelijke bedrijven zijn toegelaten.

Het werken met een dergelijke zonering kan in de praktijk lastig zijn, aangezien de 'zoneringscirkels' geen rekening houden met bestaande kavelgrenzen en er zo onduidelijkheid kan ontstaan over de toegestane categorie milieuhinder van het desbetreffende bedrijf. Vandaar dat er met betrekking tot de zonering van het terrein wordt gestreefd naar gebieden die meerdere kavels omvatten.

Lijst van bedrijfstypen

- Toegelaten worden (industriële) bedrijven in hinderklasse 1 t/m 3, gedeeltelijk 4. Voorzover deze passen binnen de doeleindenomschrijving (zie voorschriften artikel 5)
- Perifere detailhandel en overige detailhandel is niet toegestaan. Bouwmarkten zijn derhalve niet toegestaan. Als uitzondering geldt detailhandel in volumineuze goederen als auto's, boten en caravans, alsmede detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke stoffen.

5 Het plan

5.1 Programma

Omvang en fasering

De ontwikkeling van De President betreft in totaal 100 ha. bruto. De President is ontworpen in een aantal sferen en clusters. Dit maakt een fasering mogelijk waarbij in elke fase diverse segmenten worden bediend.

De eerste fase (circa 35 ha. uitgeefbaar) betreft een omvangrijk deel van zowel het centrale gebied als de Hoofdvaartzone. De ontsluiting vanaf zowel de Spoorlaan als de Hoofdweg-Oostzijde, doorgekopeld via de centrale as, is onderdeel van de eerste fase.

Bedrijven

Bedrijvenpark De President is een gemengd bedrijventerrein, deels bestaand uit hoogwaardige bedrijven in de dienstverlening en de industrie en deels uit bedrijven van het middensegment.

De hoogwaardige bedrijven zijn naar verwachting, bijvoorbeeld bedrijven in de optische, milieu, farmaceutische en telematica branches. Naast productie en assemblage zouden ondersteunende diensten, de bijbehorende verkoopkantoren, research & development, scholingsfuncties en onderhoudsbedrijven een plaats op De President moeten kunnen krijgen. Genoemde branches worden gekenmerkt door een hoge toegevoegde waarde per product, maatproductie, weinig opslag, een relatief groot kantoorgedeelte en een groot (bovenregionaal) marktbereik. Innovatieve bedrijven die zich bezighouden met research en development, productontwikkeling, etc. verdienen eveneens de aandacht. Dit soort bedrijven stelt hoge eisen aan bereikbaarheid, representativiteit van de vestigingslocatie en het voorzieningenniveau.

De aard van de bedrijven in het middensegment op De President kan zich uitstrekken van zakelijke dienstverlening en hoogwaardige productie tot groothandelsbedrijven, (auto)showrooms, logistieke bedrijven en kleinschalige productiebedrijven. Dit komt de diversificatie sterk ten goede. Er is bovendien een toenemende vraag te signaleren naar kleine kavels en bedrijfsverzamelgebouwen.

Een groot deel van de bedrijven zal op de regionale markt georiënteerd zijn. Ook zal een deel bovenregionaal en (inter)nationaal c.q. Schiphol georiënteerd zijn. Dit noopt tot een optimale ontsluiting, zowel per auto als openbaar vervoer.

Voorzieningen

Op het bedrijvenpark zal tevens de mogelijkheid gegeven worden voor een vestiging van een restaurant, een hotel en een fitnesscentrum. Deze stedelijke voorzieningen passen in een bedrijvenpark als De President en hebben een toegevoegde waarde voor de gevestigde bedrijven.

Naast bedrijven komt er ten behoeve van een parkmanagement-organisatie en diverse andere gemeenschappelijke voorzieningen voor de bedrijven op De President mogelijk een 'facility point'.

Hillegondshoeve

De tijdelijke vestiging van de kerk (Meerkerk) aan de (oude) Bennebroekerweg heeft een voorlopige bestemming (tot 2013) in het bestemmingsplan. Het parkeren vindt plaats op het aangrenzende bedrijfsterrein, dat in die periode nog niet is bebouwd. Voor afloop van de voorlopige bestemming zal de kerk naar nieuwbouw elders verhuizen.

In de schuren van de Hillegondshoeve zijn op termijn andere functies mogelijk. Functies die ondersteunend zijn aan het bedrijvenpark, of een functie die past in het karakter van een monumentale boerderij (galerie, tentoonstellingsruimte, kleinschalig -niet milieuhinderlijk- bedrijf en dergelijke)



De Meerkerk

5.2 De visie

Bedrijvenpark De President vertoont door zijn ligging alle kenmerken die eigen zijn aan de ruimtelijk-economische dynamiek van Haarlemmermeer. De locatie is strategisch gelegen ten opzichte van grootschalige infrastructuur als de A4, de HSL, het NS-station en de Zuid-Tangent. Het terrein grenst aan een groeiend stedelijk gebied met een groot arbeidspotentieel. Ook de nabijheid van mainport Schiphol en de Amsterdamse, Haarlemse en Leidse agglomeraties is een belangrijk gegeven.

De President ligt dicht tegen Hoofddorp aan en ontleent daaraan een lokale stedelijke signatuur, ook in relatie tot de bedrijven die er zich zullen vestigen. Dit wordt nog versterkt doordat het gebied straks een belangrijk onderdeel wordt van de toegang tot Hoofddorp. De grote ruimtedruk in de Haarlemmermeer vraagt om een zorgvuldige benadering in de planning. Duurzaamheid en zuinig ruimtegebruik zijn kernbegrippen in het streven om voor de toekomst de vereiste kwaliteit te waarborgen.

5.3 Het stedenbouwkundig plan

Het uitgangspunt van de inrichting van De President is het verkrijgen van ordening en rust door middel van eenvoudige stedenbouwkundige regels. Hierdoor ontstaat een heldere structuur van bedrijfsstraten, waar de veelheid aan verschillende soorten bedrijven zich in kan voegen.



Stedenbouwkundig plan De President

De kavelbreedtes zijn variabel. De oost-west kavelgrenzen zijn, door de aanwezigheid van een bomenscherm, gefixeerd en bepalen voor de desbetreffende zone een vaste kaveldiepte. Wel is er tussen de verschillende zones een variatie in kaveldiepten mogelijk.

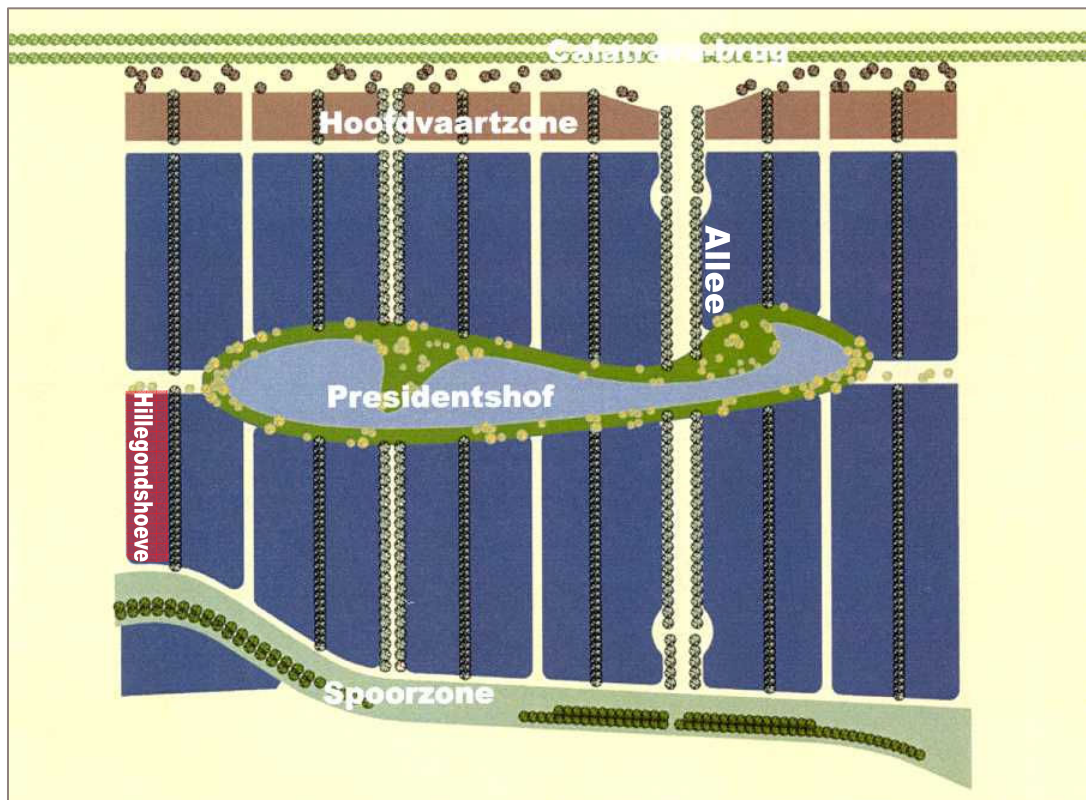
De bomenschermen, windsingels genaamd, lopen van de Hoofdvaart tot de Spoorlaan in één lijn. Op deze achtergrens wordt door de afzonderlijke bedrijven ruimte gereserveerd, waarop door de gemeente een bomenrij wordt geplant. Zo ontstaat een gezamenlijke groenvoorziening van formaat, passend in de stedenbouwkundige/ruimtelijke structuur.

De bedrijfsstraten krijgen een stedelijk profiel. De rooilijnen van de gebouwen liggen direct langs de straat en het parkeren vindt plaats op eigen terrein. Dit staat borg voor een helder onderscheid tussen de stedelijke en landschappelijke delen van het plan. De maat van het profiel garandeert voldoende flexibiliteit in het toekomstige gebruik.

De inrichting van het plangebied (de wegen, bedrijfsstraten, bomenrijen) is oost-west georiënteerd, gebaseerd op het historisch poldergrid. Een centraal gelegen collectief parkgebied, de Presidentshof, onderbreekt deze structuur.

De transparante structuur geeft overal op het terrein zicht en oriëntatie op de belangrijkste representatieve planonderdelen. Deze zijn:

- De Hoofdvaartzone;
- De Presidentshof;
- De Spoorzone;
- De Allee (Joh. Enschedélaan)
- De Hillegondshoeve



Afbeelding planonderdelen

Hierna worden deze planonderdelen nader omschreven.

De Hoofdvaartzone



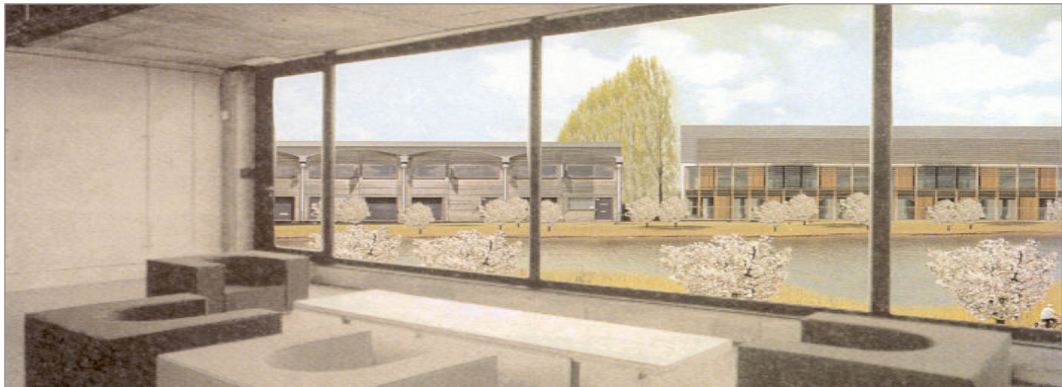
Artist impression van de Hoofdvaartzone

De Hoofdvaartzone wordt gekenmerkt door een lichte, parkachtige structuur. De bedrijfsgebouwen zijn relatief hoog. Het beoogde bebouwingspercentage is relatief lager dan elders in het plan, zodat het groen beeldbepalend wordt. De Hoofdvaart is de langste en tevens de centrale lijn van de polder. Deze verdient hoogwaardige, representatieve gebouwen, met transparante voorzijden naar de Hoofdvaart. De lichte van deze zone sluit goed aan bij de sfeer van de Hoofdvaart. Buiten Hoofddorp overheerst de ruimte, ook de rand langs Graan voor Visch heeft een relatief open structuur. In de Hoofdvaartzone krijgt de overgang tussen de twee gebieden gestalte.

Ten zuiden van het bedrijventerrein Graan voor Visch is een serie ruim gesitueerde bedrijfsgebouwen geprojecteerd. Het parkeren wordt aan de van de Hoofdvaart afgekeerde zijde georganiseerd. De ruimte tussen de gebouwen en de Hoofdvaart blijft daarmee gevrijwaard van parkeren. Bij de ontwikkeling van de zone zal het ontwerp van gebouwen en buitenruimten door een beeldkwaliteitsplan worden gestuurd.

De Toolenburg rotonde speelt een belangrijke, representatieve rol in de Hoofdvaartzone. De brug Luit van architect Calatrava zal als een ruimtelijke spil gaan functioneren. Dit sluit goed aan bij de betekenis en functie van dit punt.

De Presidentshof



Artist impression van De Presidentshof

Een collectief centraal gelegen park, De Presidentshof, voorziet in een verblijfsgebied voor zowel de directe gebruikers op De President, als de bewoners van Hoofddorp. De hof heeft langgerekte gracieuze vormen, die een contrast vormen met de heldere, rigide structuur van de bedrijfsstraten. Door en langs de hof loopt een wandel- en fietsroute, die een aantrekkelijke verbinding vormt tussen Hoofddorp en het toekomstige Park van de 21^e eeuw.

De Spoorzone



Artist impression van De Spoorzone

De zone langs de Spoorlaan is een belangrijke zichtlocatie voor de President. De Spoorlaan is immers de belangrijkste toegangsweg, terwijl ook vanuit de passerende treinen de Spoorlaan goed in het zicht ligt. De zone is grotendeels bestemd voor bedrijven met showroomfunctie, met name voor autobedrijven.

De Allee (Joh. Enschedélaan)



Artist impression van de Joh. Enschedélaan met op de achtergrond de Calatravabrug

De belangrijkste ontsluitingsweg binnen de President is de Joh. Enschedélaan. Deze krijgt de allure van een beplante zicht-as. Vanaf de rotonde aan de Spoorlaan loopt een zichtlijn over de gehele allee richting de Calatrava-brug Luit. De bedrijven die aan weerszijden van de laan liggen, vormen markante zichtlocaties.

De Hillegondshoeve

Het gebied met de Hillegondshoeve en de voormalige schuren waar nu de Meerkerk tijdelijk in huist is een bijzonder element binnen het bedrijvenpark. De monumentale boerderij dient zoveel mogelijk tot haar recht te komen. Het gebied wordt als een enclave binnen het bedrijvenpark ontworpen, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van het bedrijvenpark overeind blijft.



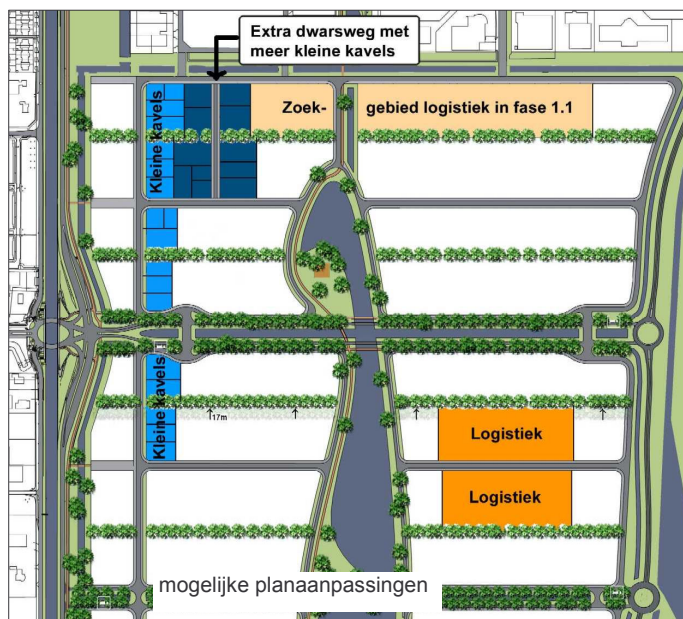
luchtfoto Hillegondshoeve en Meerkerk

De enclave wordt omgeven door een waterpartij, de oude Bennebroekerweg en de Spoorlaan. De bebouwing van de bedrijfsbestemming aan de west- en oostkant van de boerderij wordt aangepast aan de stedenbouwkundige structuur van de locatie. De Hillegondshoeve met de naastgelegen bedrijfsbestemmingen worden ontsloten via de bestaande (oude) Bennebroekerweg.

Planaanpassingen

Begin 2004 is geconcludeerd dat door de veranderde omstandigheden het aanbod van De President niet meer geheel aansloot bij de markt. Het was nodig om enkele ambities en verwachtingen bij te stellen. Eind 2005 heeft de gemeente besloten om enkele planaanpassingen door te voeren om het bedrijvenpark binnen het nieuwe economische klimaat beter te laten aansluiten op de vraag van de bedrijven.

Dit optimalisatietraject heeft onder meer geleid tot enkele kleine aanpassingen aan het stedenbouwkundig plan van De President:



Mogelijkheid creëren om kleinere kavels aan te bieden

De kavels op de 'kopse' kant achter de Hoofdvaartzone kunnen worden onderverdeeld in meerdere kleinere kavels. Zo komt in fase 1 in principe 15.000 m² beschikbaar voor 'kleine' kavels.

Extra dwarsweg

Als de aldus gecreëerde kleine kavels zijn uitgegeven en er nog meer vraag naar blijkt te zijn, bestaat de mogelijkheid een extra dwarsweg te realiseren waarbij aan weerszijden ruimte ontstaat voor meer kleine kavels. Hierdoor komt ongeveer 10.000 m² extra beschikbaar voor de verkoop van kleine kavels.

De dwarsweg zal worden uitgevoerd als een in- en uitritconstructie zodat deze geen nadelige consequenties voor de verkeersafwikkeling op het bedrijvenpark veroorzaakt.

Tot aanleg van de dwarsweg wordt overgegaan op het moment dat een klant zich hieraan wil vestigen en alle kleine kavels op de kopse kanten zijn uitgegeven. Van de aanleg wordt afgezien indien de uitgifte van de overige kavels dusdanig vergesloofd is dat aanleg van een dwarsweg niet meer opportuun wordt geacht.

Clustering logistieke bedrijven

In het plangebied is gezocht naar de meest geschikte plek om een logistiek cluster te creëren. Hiervoor is gekozen voor het tussengebied in het oostelijke deel van De President, zoals aangegeven op bovenstaande afbeelding. Zowel verkeerskundig (dicht bij de ontsluitingen vanaf de Spoorlaan) als ruimtelijk (geen zichtlocaties) wordt dit als de meest geschikte locatie gezien.

Om in de periode dat de logistieke locatie nog niet bouwrijp is ook de flexibiliteit in het plan te hebben om logistieke bedrijven te vestigen wordt gedacht om - afhankelijk van de vraag en de stand van uitgifte - een locatie hiervoor te zoeken, waarbij in principe wordt gekeken naar de meest noord-oostelijke strook kavels (zie afbeelding).

Verplaatsen van één bomenrij

Omdat de diepte van de kavels in het deel van het logistieke cluster volgens het vigerende verkavelingsplan niet ideaal is voor logistieke bedrijven, wordt de bomenrij ten zuiden van de Joh. Enschedé laan 17 meter noordelijker geplaatst dan in de oorspronkelijke verkavelingsopzet was gepland. Hiermee ontstaat niet alleen voor de logistieke bedrijven een gunstiger kaveldiepte, maar ook voor de hierboven gelegen kavels (die voor de meeste bedrijven juist vrij diep waren) wordt hierdoor een aantrekkelijker vestigingsconditie gecreëerd.

5.4 Beeldkwaliteit

Een belangrijk uitgangspunt van het bestemmingsplan is het realiseren van een hoogwaardig bedrijvenpark. Dit hoogwaardige terrein dient gerealiseerd te worden door een hoogwaardige kwaliteit van alle componenten van het plangebied, dus niet alleen de bebouwing van het bedrijvenpark, maar ook de inrichting van het openbaar gebied en de onbebouwde gedeelten van de bedrijvenpark. Ook de inrichting van de groene gebieden in het plangebied zullen een belangrijke rol vervullen bij de hoogwaardige uitstraling die het plangebied zal moeten krijgen.

Om deze redenen is ten behoeve van de opstelling van het bestemmingsplan een beeldkwaliteitplan opgesteld. Aangezien dit beeldkwaliteitplan mede een rol zal gaan spelen bij de beoordeling van bouwactiviteiten en de inrichting van de openbare ruimte, maakt het deel uit van de toelichting van dit bestemmingsplan (zie bijlage).



artist impressions van de inrichting

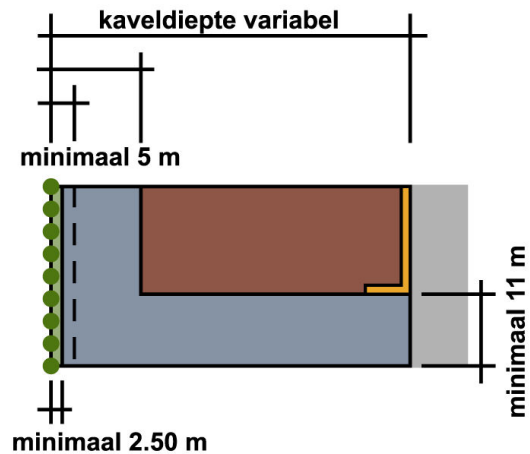
5.5 Verkaveling en bebouwing

Richtlijnen voor verkaveling

Op De President gelden enkele algemene stedenbouwkundige regels voor de verkaveling en de uitgifte van de kavels. Dit om de hoogwaardige kwaliteit en uitstraling te garanderen. Dit zijn:

- Aan de bedrijfsstraten wordt de bebouwing in de rooilijn gebouwd. Eventueel kan tegen elkaar aan gebouwd worden.
- Ter hoogte van een inrit en/of uitrit dient minimaal 11 meter van de rooilijn aan de bedrijfsstraat onbebouwd te blijven.
- Indien gebouwen niet tegen elkaar aan gebouwd worden dient een ruimte van minimaal 2 meter van de kavelgrens aangehouden te worden.
- Parkeren en laden en lossen wordt volledig op eigen terrein opgelost, conform de vigerende parkeernormen (1 parkeerplaats per 35 m² kantoor b.v.o. en 1 parkeerplaats per 80 m² bedrijf b.v.o.). Op de openbare weg mag niet worden geparkeerd.

- Er dient een ruimte gereserveerd te worden op eigen terrein ten behoeve van de noodzakelijke opstelruimte bij laden en lossen. In verband daarmee dient de afstand van "overheaddeuren" tot de naar de weg gekeerde perceelsgrens ten minste 20 meter te zijn.
- Op de achterkavelgrens wordt een windsingel van populieren door de gemeente aangeplant. Aan weerszijden van deze singel dient een zone van minimaal 2,5 meter breed vrij te blijven van verharding en obstakels. Een zone van 5 meter aan weerszijden van de singel dient vrij te blijven van bebouwing.
- Inritten dienen te worden uitgevoerd conform het inrichtingsplan De President.



Naast algemene richtlijnen zijn er enkele **bijzondere bepalingen** voor de verkaveling:

- De bedrijven aan de Presidentshof en op de kopkavels achter de Hoofdvaartkavels hebben een representatieve gazonstrook van 5 meter breed. Hier ligt de rooilijn waarin wordt gebouwd dus 5 meter uit de kavelgrens. In deze gazonstrook mag niet worden geparkeerd.
- Voor kavels op de kopse kanten kan naast de populiersingel een representatieve toegang gerealiseerd worden. Deze is minimaal 5 meter breed.
- Voor kavels op de kopse kanten (Spoorzone, Presidentshof, de kopkavels achter de Hoofdvaartzone) geldt dat de hoek waar de bedrijfsstraten kruisen bebouwd dient te worden. Deze gebouwen hebben twee representatieve gevels.

De Hoofdvaartzone bestaat uit een strook met kavels van ca. 100 meter diep, inclusief een (onbebouwde) landschapstrook aan de Hoofdvaartzijde. In deze strook ligt een watergang, die niet uitgeefbaar is. De voorgevelrooilijn ligt op een afstand van 35 meter van het Hoofdvaartprofiel. De gehele landschapszone aan weerszijden van de watergang wordt door de gemeente ingericht conform het inrichtingsplan De President.

Vanaf de Hoofdvaart functioneren de bedrijfsstraten en populierschermen als zichtlijnen het plangebied in. Aan de Hoofdvaartzijde wordt de representatieve (voor)gevel gebouwd. De hoeken aan deze zijde dienen bebouwd te worden.

Richtlijnen voor bebouwing

Ook voor de bebouwing gelden richtlijnen. Niet alleen ten aanzien van de bouwhoogte, maar ook bijvoorbeeld op het gebied van architectuur en materiaalgebruik. Dit om de ambitie van een hoogwaardig bedrijvenpark ook in de uitstraling van de gebouwen tot uitdrukking te laten komen.

De architectuurambities voor de verschillende zones zijn aan de hand van referentiebeelden vastgelegd in de zogenaamde architectuurpapieren van De President, die ter inspiratie voor de architectuuropgave voor verschillende deelgebieden zijn opgesteld.

Algemeen

Kantoor- en publieksgerichte delen van het gebouw liggen aan de representatieve (voor)gevel. Transparantie van de gevel is van essentieel belang voor de wisselwerking tussen bedrijfsvloer en openbare ruimte.

Er wordt bij voorkeur gekozen voor het gebruik van eerlijke, in natuurlijke staat toegepaste materialen: metaal, baksteen, natuurbeton en (duurzaam geproduceerd) hout. Het kleurgebruik is terughoudend en beperkt zich grotendeels tot aarde- en grijs tinten. De verharding van de bedrijfshoven harmonieert zo veel mogelijk met de verharding in de openbare ruimte.

De maximale bebouwingshoogte is 25 meter, uitgezonderd de Hoofdvaartzone, waar deze 20 meter is. De minimale bebouwingshoogte is 7 meter.

Enkele *bijzondere bepalingen* voor het gebouw of het erf:

- Reclame-uitingen dienen aan de gevel een plaats te krijgen. Per bedrijfsverzamelgebouw één verzamelbord met een maximale hoogte van 2,50 meter en een minimale breedte van 0,75 meter. Maximaal 1 logo en 1 reclame-uiting per gebouw of bij meerdere gebouwen per bouwdeel. Reclame-uitingen voor zogenaamde abc- bedrijven kunnen in overleg met de supervisor De President afwijken van deze regel.
- Indien wordt gekozen voor een hekwerk als erfafscheiding, dan dient een zwart gecoat spijlen - hekwerk met een hoogte van 2,50 m te worden gerealiseerd.
- Fietsenstallingen en containerruimten opnemen in het gebouw of in een gebouwde voorziening.
- Het maximaal toegestane aantal vlaggenmasten per bedrijf is drie. De masten worden alleen op eigen terrein geplaatst.
- Schotelantennes situeren op het gebouw, zo min mogelijk in het zicht.
- Voor de terreininrichting van de particuliere kavel dient een inrichtingsplan overlegd te worden.

5.6 Sociale veiligheid

Bij sociale veiligheid gaat het om geweld dat gericht is tegen personen (sociale onveiligheid) en geweld dat gericht is tegen objecten (criminaliteit). Beide aspecten spelen een rol in openbare ruimtes. Reeds een aantal jaren wordt in de ruimtelijke planning aandacht aan deze vormen van onveiligheid besteed.

Gestreefd wordt naar het vergroten van de sociale veiligheid. In het plan is hier als volgt op ingespeeld:

- het bevorderen van informeel toezicht, door goed zicht op de verschillende gebiedsdelen en het vermijden van hoge begroeiing tussen de gevels en de straat,
- de bebouwing oriënteren op de belangrijkste straten,
- het bevorderen van overzichtelijkheid bij hoeken, gevels inhammen en toegangen,
- goede verlichting,
- bundelen van routes en functies waar veel mensen komen.

5.7 Verkeer- en vervoerstructuur

Het bedrijvenpark de President is gelegen ten zuiden van het bedrijventerrein Graan Voor Visch Zuid. Een dergelijk bedrijvenpark dient ontsloten te worden voor de volgende modaliteiten:

- Autoverkeer;
- Langzaam verkeer;
- Openbaar vervoer.

Bereikbaarheid autoverkeer

Het nieuwe bedrijvenpark moet voor motorvoertuigen bereikbaar zijn vanuit gebieden in en rondom Hoofddorp. Dus zowel voor het lokale en regionale verkeer voor het lange afstandsverkeer. Dat wil zeggen dat De President gunstig verbonden moet worden met het hoofdwegenet.

Auto-ontsluiting voor lange afstandsverkeer:

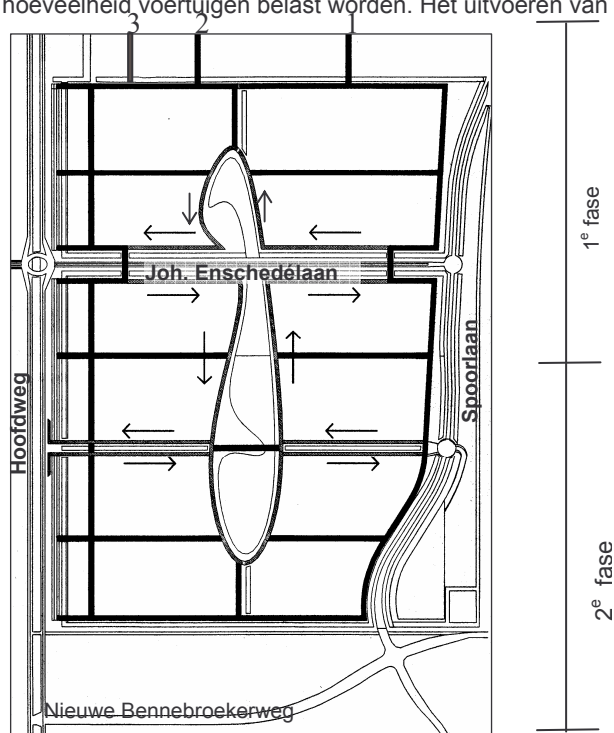
Parallel aan de bestaande Bennebroekerweg loopt de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze weg wordt op termijn doorgetrokken naar de A4 en krijgt daar een aansluiting op de rijksweg A4 en de N201. Verwacht wordt dat deze nieuwe aansluiting vanaf 2008 de belangrijkste ontsluiting op hoofdwegenet zal vormen voor De President. Tot dat deze aansluiting op de A4 gerealiseerd is, maakt het lange afstandsverkeer gebruik van de route Spoorlaan, Van Heuven Goedhartlaan.

Auto-ontsluiting lokaal, regionaal verkeer:

Ten westen van De President loopt de Hoofdweg. De President wordt via twee wegen aangesloten op de Hoofdweg. Per etmaal zullen in 2010 circa 17.000 voertuigen per etmaal gebruikmaken van deze twee ontsluitingen. De intensiteit op de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Joh. Enschedélaan varieert tussen de 10.000 en de 12.500 voertuigen per etmaal. In de eerste fase van de aanleg van De President wordt het zuidelijke gedeelte van de Hoofdweg (Joh. Enschedélaan tot aan de Nieuwe Bennebroekerweg) in dezelfde orde van grootte belast. In deze fase volstaat de uitvoering van de Hoofdweg met 2x1 rijbaan. Echter nadat de tweede fase van het bedrijvenpark gerealiseerd is, wordt het zuidelijke gedeelte van de Hoofdweg (zuidelijke aansluiting van de President tot aan de Bennebroekerweg) zwaarder belast: een intensiteit van ca. 20.000 voertuigen per etmaal wordt verwacht. Ten einde een goede doorstroming te (blijven) realiseren dient het zuidelijke deel van de Hoofdweg met 2x2 rijbanen uitgevoerd te worden. Tevens wordt in deze situatie het kruispunt Hoofdweg-Nieuwe Bennebroekerweg zwaar belast. Dit kruispunt blijkt moeilijk tot niet regelbaar te zijn.

Ten oosten van het nieuwe bedrijvenpark ligt de Spoorlaan die aangesloten is op de Van Heuven Goedhartlaan en op de Nieuwe Bennebroekerweg. Op twee punten wordt het autoverkeer vanuit De President via de Spoorlaan ontsloten. Verwacht wordt dat in 2010 ongeveer 11.000 voertuigen per etmaal deze in- en uitgangen zullen gebruiken. De intensiteit op de noordelijke deel van de Spoorlaan wordt geraamd op 15.000 voertuigen per etmaal. Het zuidelijke tracé van de Spoorlaan (Joh. Enschedélaan en de Nieuwe Bennebroekerweg) zal in de eerste fase van de ontwikkeling van De President eveneens met een dergelijke hoeveelheid voertuigen belast worden. Het uitvoeren van de gehele Spoorlaan met 2*1 rijbanen volstaat in deze situatie. Wanneer echter de tweede fase gerealiseerd is, wordt een intensiteit van ongeveer 20.000 voertuigen verwacht op de Spoorlaan tussen de meest zuidelijke aansluiting en de Nieuwe Bennebroekerweg. Dit zuidelijke tracé van de Spoorlaan dient dan met 2*2 rijbanen uitgevoerd te worden.

Het meest noordelijk gelegen kruispunt van De President met de Spoorlaan is reeds uitgevoerd als rotonde. Het zuidelijk gelegen kruispunt zal een dermate hoge intensiteit te verwerken krijgen dat een VRI een vereiste is.



De ontsluiting van De President

De Joh. Enschedélaan verbindt de Spoorlaan met de Hoofdweg. Op de Joh. Enschedélaan ter hoogte van de Spoorlaan worden 6.000 voertuigen per etmaal verwacht. De intensiteit op de Joh. Enschedélaan ter hoogte van de Hoofdweg wordt op ongeveer 7.000 voertuigen per etmaal geraamd. Tenslotte wordt het bedrijventerrein Graan Voor Visch Zuid en het bedrijvenpark De President met drie straten verbonden.

Openbaar vervoer

Aan de Van Heuven Goedhartlaan is een halte van de Zuidtangent, een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding van Haarlem naar Amsterdam-Zuidoost, via Schiphol en Hoofddorp. Het noordelijk deel van de locatie De President valt onder de directe invloedssfeer van die halte. Immers de loopafstand is tot de noordrand van het bedrijvenpark 600 meter en een deel valt binnen een straal van 800 meter: ook op loopafstand.

Met de Zuidtangent is binnen 2 minuten het NS-station Hoofddorp te bereiken en binnen circa 10 minuten is men rechtstreeks op Schiphol-Centrum.

De rest van het bedrijvenpark is op dit moment bereikbaar met het reguliere bussysteem. Haltes van buslijnen met rechtstreekse verbindingen naar Bollenstreek/Leiden en Schiphol/Amsterdam zijn gelokaliseerd aan de Hoofdvaart. In de planvorming wordt rekening gehouden met een bushalte op de Joh. Enschedélaan ter hoogte van de Presidentshof, waardoor een groot deel van het bedrijvenpark door deze halte wordt bediend.



Zuidtangenthalt Graan-voor-Visch

Langzaam verkeer

Fietsverkeer is voornamelijk korte afstandverkeer (tot 5 km), deels als voor- en natransport naar het openbaar vervoer. Dat betekent dat werknemers die op maximaal 5 km wonen regelmatig (3 à 4 keer per week) met de fiets zullen komen. Degenen die tussen de 5 en 10 km wonen zullen naar verwachting 1 à 2 keer in de week met de fiets komen.

Fietsers vragen om een fijnmaziger net dan het autoverkeer en openbaar vervoer. Voor het fietsnet op het terrein is uitgegaan van een rastermaat van 500 x 500 meter. De wegen rond De President kennen reeds fietspaden, al dan niet eenzijdig gelegen. De Spoorlaan krijgt geen fietspaden; dit wordt op het bedrijvenpark gecompenseerd door de fietsvoorzieningen op de centrale noord-zuid as. De fietsverbinding heeft ook een functie als route tussen Hoofddorp en het 'Park van de 21^e eeuw'. De fietsroutes sluiten aan op de omringende fietsstructuur.

Fietsenstallingen worden bij voorkeur aan de hoofdingang gesitueerd, dit in tegenstelling tot de parkeerplaatsen voor auto's (eventueel meer lopen naar hoofdingang).

5.7 Water

Deze paragraaf kan gezien worden als de 'Waterparagraaf' voor ruimtelijke plannen. Hier zijn alle onderdelen die te maken hebben met het water samengevoegd voor de watertoets van het Waterschap.

Ten behoeve van De President zijn gemaakt (door Tauw): een Waterhuishoudingsplan (17 mei 2001), een Geohydrologische modellering (3 mei 2001), een Geotechnisch advies (4 mei 2001) en een Rioleringsplan De President fase 1 (4 mei 2001).

Beleidskader

Beleid op Europees niveau

In de Europese Kaderrichtlijn Water (Europese Raad, 22 oktober 1999) worden kwaliteitseisen gesteld, gericht op het beschermen en verbeteren van de aquatische ecosystemen (per stroomgebied). Deze richtlijn stelt als norm dat oppervlaktewateren binnen 15 jaar na inwerkingtreding van de richtlijn moeten voldoen aan een 'goede ecologische' kwaliteit.

Landelijk beleid

De nieuwe strategie voor water heet integraal waterbeheer. De duurzaamheidsdoelen daarvan zijn:

- Voorkomen van verdroging en wateroverlast binnen en buiten het plangebied.
- Voorkomen van afwenteling van vervuiling van binnen naar buiten het plangebied of naar de toekomst.
- Behouden, versterken of realiseren van natuurwaarden die samenhangen met gebiedsgebonden waterhuishouding en -kwaliteit.

De nieuwe strategie is ingezet met de Derde Nota Waterhuishouding. Het uitgangspunt hiervan was dat de na te streven doelen voor het waterbeheer alleen door een integrale benadering kunnen worden bereikt. De Vierde Nota Waterhuishouding (NW4, 1998) zet deze lijn voort. Deze vierde nota heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. Voor de uitvoering van dit beleid zal de ruimtelijke ordening een belangrijke rol moeten spelen. Voor dit bestemmingsplan is de paragraaf over 'Het water in de stad' (3.2) van belang.

De rol van water is ook nadrukkelijk aan de orde in de *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening*. Deze nota spreekt over water(beheer) als leidend principe, als stuurwiel voor ruimtelijke ordening. Water wordt benaderd als verbindend element van de "grondlaag": bodem, water en natuur.

De uitgangspunten van de Vijfde Nota zijn meegenomen in de nieuwe *Nota Ruimte* (2004). In deze nota is het ruimtelijk waterbeleid gebaseerd op het principe 'meebewegen met en anticiperen op water'. Voor de uitwerking van dat beleid gelden onder andere de volgende uitgangspunten.

- Ter voorkoming van problemen met de waterhoeveelheid wordt de ruimte zo bestemd, ingericht en gebruikt dat water beter kan worden vastgehouden. Als dat niet voldoende is, worden maatregelen genomen om water te bergen. Pas in laatste instantie wordt zo nodig water af- of aangevoerd.
- Om problemen met de waterkwaliteit te voorkomen wordt de ruimte zo bestemd, ingericht en gebruikt dat geen vervuiling optreedt naar grond- en oppervlaktewater. Als dat niet voldoende is, worden schone en vuile waterstromen gescheiden gehouden. In laatste instantie is zuivering van verontreinigingen vereist.
- Nadelige invloeden op het watersysteem die worden veroorzaakt door een ruimtelijke ingreep, worden 'waterneutraal' of 'waterpositief' gecompenseerd. Hiermee wordt een zodanige inrichting beoogd dat afwenteling van problemen met (grond)waterkwaliteit of -kwantiteit op de omgeving wordt voorkomen of verminderd.
- Waar mogelijk ruimte voor water vinden door water te combineren met andere functies.

Deze uitgangspunten betekenen dat volgens het Rijk in alle ruimtelijke visies en plannen locatiekeuzen, inrichtings- en beheersmaatregelen nadrukkelijk op grond van waterhuishoudkundige argumenten worden afgewogen. Het belangrijkste instrument daarvoor is de 'watertoets'. Deze toets schrijft voor dat bij alle ruimtelijke plannen en besluiten de initiatiefnemer van meet af aan en in nauw overleg met de waterbeheerder de waterhuishouding in de afweging betreft.

Provinciaal beleid

Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006 (PMP) ligt de prioriteit o.a. ligt bij het thema Duurzaam waterbeheer. In het provinciaal Waterhuishoudingsplan staan alle doelen en plannen van de provincie tot 2006. Elk jaar brengt de provincie een Programma Water uit waarin het Waterhuishoudingsplan is vertaald naar activiteiten. De provincie Noord-Holland heeft de beleidsnota 'Evenwichtig omgaan met water' opgesteld, waarin de hoofdlijnen van het nieuwe waterbeheer in Noord-Holland worden aangeduid. Regionaal maatwerk is daarbij het uitgangspunt. Ten zuiden van het Noordzeekanaal zijn bijvoorbeeld grote waterbergingslocaties nodig om de wateroverlastproblemen het hoofd te bieden.

Hoogheemraadschap Rijnland

Momenteel is het Waterbeheersplan 2000 – 2004 nog van toepassing. Dit is met 2 jaar verlengd. Naar verwachting zal in 2006 het Hoogheemraadschap van Rijnland de provincies Noord- en Zuid-Holland een nieuw Waterbeheersplan (WBP) aanbieden voor het Rijnlands gebied. Daarin moeten het beleid en de maatregelen die Rijnland per jaar gaat uitvoeren voor het oppervlaktewater voor de periode tot 2009 komen te staan: waar kunnen de bewoners Rijnland als waterbeheerder aan houden. Om hiervoor te zorgen is het project Waterbeheersplan 2006-2009 gestart. Motto voor het proces van de ontwikkeling van het Waterbeheersplan is: 'Interactief, binnen kaders'. Doel is om het Waterbeheersplan breed, intern én extern, gedragen te laten zijn. Van meet af aan wordt daarbij duidelijk gemaakt dat het plan binnen bepaalde kaders tot stand moet komen, zoals de opgaven uit de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Bestuursakkoord Water.

Gemeentelijk beleid

De gemeente is gestart met het uitwerken van een gemeentelijk waterbeleid geënt op landelijk en provinciaal beleid. Dit waterbeleidsplan zal naar verwachting in het najaar van 2004 vastgesteld zijn. Volgens de lange termijnvisie van de gemeente wordt het watersysteem in Haarlemmermeer conform de landelijke norm op een integrale manier beheerd.

De eerste stap is het opstellen van een waterbeleidsplan waarin de duurzaamheidsprincipes van integraal waterbeheer worden vastgelegd en waar naar wordt geleefd. Deze zijn:

1. intensieve functionele ontwikkelingen op 'droge plekken' en extensieve functies in 'natte gebieden';
2. bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen wordt waterneutraal gebouwd (geen afwenteling van wateroverlast op andere gebieden).
3. vergroting van het waterbergend vermogen in de polder door voldoende ruimte voor waterberging te creëren;
4. rode en groene functiecombinaties met en op water;
5. afkoppelen van regenwater dat op daken en verharde oppervlakken valt wordt niet meer op het riool geloosd.

Deze principes moeten al worden toegepast op alle nieuwe projecten en de lopende projecten waar het nog kan worden ingevoerd.

De gemeentelijke speerpunten voor 2004 zijn een vastgesteld waterbeleidsplan en de waterprincipes inbrengen in lopende projecten

Huidige situatie

Het huidige oppervlaktewaterstelsel van het gebied heeft primair een functie voor de waterbeheersing van het gebied. De kwaliteit van het oppervlakte- en kwelwater ter plekke is slecht door relatief hoge zout- en ammoniumgehalten. De waterberging in de Haarlemmermeer is zeer beperkt hetgeen leidt tot problemen in de waterbeheersing en de waterkwaliteit.

Het plangebied heeft peilen van respectievelijk NAP –6,05 m (zomerpeil) en NAP –6,25 m (winterpeil). De Hoofdvaart, die ten westen van het plangebied ligt, heeft een hoger peil ('s zomers NAP –5,85 en 's winters NAP –6,00 m). Aan de oostkant van de kavels ligt een spoortocht. Deze heeft een peil wat gelijk is aan het peil van de kavels (zomerpeil NAP –6,05 m, winterpeil NAP –6,25 m). De grenswatergang aan de noordkant van het terrein (direct ten zuiden van bedrijventerrein Graan voor Visch) heeft tevens hetzelfde peil als de kavels. Deze watergang is niet gekoppeld aan Graan voor Visch. Het bedrijventerrein Graan voor Visch ten noorden van het plangebied heeft tevens een hoger peil (NAP –5,70 m); de afwatering vindt plaats middels een stuw bij de Hoofdvaart. Deze stuw is debietgelimiteerd en is gedimensioneerd om een groter terrein te bedienen dan alleen Graan voor Visch. Met behulp van een duiker aan de Noordzijde van het terrein en vanuit de spoortocht wordt water ingelaten.

Nieuw watersysteem

Water in het openbaar gebied dient meerdere doelen. Behalve de hoge ruimtelijke en recreatieve kwaliteit, speelt het ook een grote rol in de totale waterhuishouding en ecologische structuur van het gebied. Water heeft, door zijn reflecterende werking, een vergrotend effect op de ruimtelijke beleving.

Centraal ligt een lange waterpartij waarmee een relatie ontstaat van Graan voor Visch naar het park van de 21e eeuw. Haaks op deze as staan twee dwarssingels met een belangrijke ontsluitingsfunctie. Deze voeren van plas tot Hoofdvaart.

Binnen het plangebied wordt met name gestreefd naar realisering van het natuurdoeltype van stads-natuur. Hierbij wordt de natuur ingepast in het cultureel gebruik van het gebied. Hoge eisen aan het netheidsbeeld worden gecombineerd met een zo groot mogelijke biodiversiteit (variatie in planten en dieren).

De stadsnatuur in het openbaar groen krijgt vooral invulling via open water, oevers en rietbegroeiingen. Een goede waterkwaliteit en een rijke variatie in ondergedoken en drijvende waterplanten, oevervegetaties en riet en ruigte is hiervoor essentieel.

Ecologische variatie kan in belangrijke mate worden bereikt met een goede ecologische inrichting en een hierop aangepaste profilering van de watergangen.

Voor taluds en ecologische oevers wordt uitgegaan van een hellingshoek van 1:3 of flauwer.

Het ontwerp voor de President kent dus een duurzame waterstructuur, dat als doel heeft:

- zoveel mogelijk schoon regenwater te benutten en
- het terug dringen van kwelwater van relatief slechte kwaliteit.
- Het optimaal laten circuleren van het water door het gebied.
- Binnen de gegeven stedenbouwkundige opzet minimaliseren van de totale duikerlengte ten behoeve van ecologisch functioneren van het water.

Deze duurzame waterstructuur bestaat uit meerdere watergangen in de lengte- en dwarsrichting van het gebied. Daarnaast is er een centrale vijverpartij aanwezig. Er wordt een verbinding gemaakt met het aan de noordzijde gelegen bedrijventerrein Graan voor Visch (peilvak 33). De waterberging bedraagt 10.5% van het projectgebied en is daarmee hoger dan de minimumnorm van het Waterschap. De extra berging wordt onder andere benut om het bestaande tekort in bedrijventerrein Graan voor Visch op te heffen. De benodigde duikers zijn zo kort mogelijk ontworpen. Het dwarsprofiel is extra breed en hoog. Duikers in de ecologische verbindingzone tussen Graan voor Visch en het Park van de 21e eeuw worden faunavriendelijk uitgevoerd. Met dit duikerontwerp worden ecologische aspecten, zoals zuurstofuitwisseling, vis- en diermigratie versterkt. Inlaat vindt plaats via een nieuw gemaal dat op de hoek Bennebroekerweg-Hoofdweg water vanuit de Hoofdvaart oppompt. Uitlaat gebeurt via de bestaande regelbare stuw op de grens met Graan voor Visch. Het water stort over op de Hoofdvaart.

De aanleg van de President wordt in twee fasen gerealiseerd. Door het vervroegd aanleggen van enkele watergangen uit fase 2, functioneert fase 1 als goed werkend zelfstandig watersysteem. De berging voldoet tijdens de fasering te allen tijde aan de gestelde normen.

Het waterpeil wordt verhoogd van NAP-6,25/-6,05 (winterpeil/zomerpeil) tot een vast peil van NAP-5,70 m. De peilverhoging op bedrijventerrein de President heeft tot gevolg dat de kwel afneemt en de grondwaterstanden in de omgeving toenemen. Door de hoogteligging van de omringende bebouwing en infrastructuur en de deels geringe toename van de freatische grondwaterstand worden geen schadelijke effecten, zoals opbrengstvermindering in het agrarische gebied ten zuiden van de President, verwacht. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig om deze effecten te beperken. In een kleine zone op het aangrenzende bedrijventerrein Graan voor Visch worden lokaal grondwaterstandverhogingen verwacht tot maximaal 0,4 m. In deze zone zijn twee ondergrondse constructies aanwezig. Bij deze ondergrondse locaties dient de huidige ontwaterings situatie te worden vastgesteld (installatie van 2 peilbuizen).

Door de afname van de kwel en de inlaat neemt het relatieve aandeel van de neerslag toe in de waterbalans. De waterkwaliteit (zout- en nutriëntenbelasting) zal daarmee verbeteren. De verbetering van de waterkwaliteit is echter niet voldoende om problemen zoals algengroei te voorkomen. Aanvullend worden daarom natuurvriendelijke oevers aangelegd, de watergangen bij droogte doorgespoeld en afvoer van zo veel mogelijk dakoppervlak naar de watergangen getransporteerd.

Onder de wegen in oost-westrichting komen drains om voldoende ontwatering te handhaven. De drains zorgen voor een lichte toename van de kwel in vergelijking met de nieuwe situatie zonder drains. In vergelijking met de huidige kwel is nog steeds sprake van een significante afname. Onder gemiddelde meteorologische omstandigheden zullen de drains nauwelijks tot geen grondwater onttrekken, en daardoor een verwaarloosbare invloed hebben op de grondwaterstand en kwelstroom. Alleen in natte perioden zullen de drains in werking treden, zodat de gewenste drooglegging in het gebied wordt gerealiseerd.

Andere aspecten, die in het waterhuishoudingsplan zijn beschreven, omvatten:

- aanbevelingen om waterbesparing en hergebruik van regenwater te implementeren. Gezien het geringe verwachte waterverbruik is dit voornamelijk van belang bij de vestiging van grootverbruikers;
- een plan om bij calamiteiten de schade te beperken via compartimentering en doorspoelen van de watergangen;
- een plan waarin inrichting, beheer en onderhoud van de watergangen en oevers is aangegeven. Na aanleg wordt het beheer overgedragen aan het Waterschap;
- een plan waarin is aangegeven welke maatregelen door de gefaseerde aanleg noodzakelijk zijn, zodat na voltooiing van elke fase een goed werkend watersysteem aanwezig is.

De in het Waterhuishoudingsplan voorgestelde peil is wenselijk voor de belangen van de ruimtelijke ordening. Het voorgestelde peil veroorzaakt geen schadelijke effecten voor de betrokken belangen. De peilwijziging is niet strijdig met het beleid van de waterbeheerders



*Een van de vele bruggen
op De President*

Regenwater

Op bedrijventerrein De President zal dus afkoppeling van regenwater plaatsvinden. Dit betekent dat regenwater dat op de daken neerkomt niet rechtstreeks naar het riool zal worden geleid maar naar open water. Afkoppeling heeft twee grote voordelen, de waterkwaliteit wordt erdoor verbeterd en er hoeft minder water naar de rioolwaterzuivering te worden afgevoerd, zodat deze wordt ontlast. Niet al het regenwater kan worden afgekoppeld. Daar waar de oppervlakken vervuild zijn, zoals wegen met veel verkeer, vindt geen afkoppeling plaats aangezien dit vervuiling van het oppervlaktewater tot gevolg zou hebben. Ook niet alle dakvlakken zullen worden afgekoppeld, ligging van het gebouw in de buurt van open water is een vereiste.

In het gebouwwontwerp zal rekening moeten worden gehouden met afkoppeling. Niet alleen heeft dit invloed op de wijze waarop de het regenwater van de daken wordt afgevoerd, ook het materiaalgebruik is van belang. Het is niet toegestaan materialen te gebruiken die kunnen uitlogen dit betreft koper, lood en zink.

Oppervlaktewater

Het totale wateroppervlak in het gebied zal minimaal 8% gaan bedragen. Alle waterpartijen zijn van natuurvriendelijke oevers voorzien ten behoeve van de ecologische functie van het water en om het zelfreinigende vermogen van water te stimuleren o.a. ter voorkoming van algenbloei.

Duikers

De duikerlengte in een watersysteem beïnvloedt de zuurstofvoorziening en de migratiemogelijkheden van vis en oevergebonden organismen. Binnen de ruimte die het stedenbouwkundig ontwerp toeliet is het watersysteem zodanig ontworpen dat de duikerlengte minimaal is gebleven en zijn de duikers voldoende gedimensioneerd om de negatieve effecten van te lange duikers te verminderen.

Het toekomstige peil in de watergangen van het bedrijvenpark De President is een vast peil op 5.70-NAP. Het watersysteem staat in directe verbinding met Graan voor Visch en de Spoorlaan om zo compartimentering van water te voorkomen. De maximaal toelaatbare peilstijgingen voldoen aan de eisen van het waterschap.

Riolering

Verversing van het watersysteem vindt plaats door neerslag direct op het oppervlakte water en door te overstorten / uitlaten van de rioolstelsels. In het watersysteem wordt water vanuit de Hoofdvaart ingelaten om de doorstroming te garanderen

Overleg met de waterbeheerder

Het nieuwe watersysteem is besproken met het Hoogheemraadschap Rijnland. De waterbeheerder is akkoord met het waterstructuurplan, het waterhuishoudingsplan en het rioleringsplan. De waterbeheerder is ook akkoord met de aanpassing ten behoeve van het gebied rond de Hillegondshoeve.

5.8 Milieu

Duurzaam bedrijvenpark

De gemeente Haarlemmermeer kiest nadrukkelijk voor een duurzame ontwikkeling van toekomstige bedrijventerreinen. Op duurzame bedrijventerreinen wordt economische optimalisatie nagestreefd op een zodanige wijze dat de milieubelasting wordt geminimaliseerd. De keuze voor een duurzame ontwikkeling van een bedrijventerrein betekent dat bij de locatiekeuze, planontwikkeling en de uiteindelijke realisatie zoveel mogelijk kansrijke duurzaamheidsmaatregelen worden genomen.



Duurzaam bedrijvenpark

Uitgangspunt is een gebiedsgerichte benadering waarbij op basis van de milieu-, ruimtelijke en economische kwaliteit van de locatie gezocht wordt naar win-win situaties. Hierbij is het van belang dat op het goede moment (met name in het begin) in het planvormingsproces de juiste inbreng van duurzaamheidsaspecten wordt geleverd. Duurzaamheid maakt integraal onderdeel uit van alle plannen.

Deze integratie richt zich op de volgende drie schaalniveaus:

- Het bedrijventerrein als geheel;
- Deelgebieden met eigen profiel;
- Individuele gebouwen en percelen.

Juist op het terreinniveau staat de gebiedsgerichte aanpak centraal. Een aantal duurzaam gebouwde bedrijfspanden in een afgebakend gebied staat immers niet gelijk aan een duurzaam ontwikkeld bedrijventerrein.

Om duurzaamheidsambities en -maatregelen te realiseren is, naast inhoud, aandacht voor het proces nodig. Samenwerking tussen interne betrokkenen (van de gemeente) en externe betrokkenen (energiebedrijven, nutsbedrijven, waterschap, hoogheemraadschap ondernemersfederaties, etc.) vindt gedurende het gehele proces plaats. Proces en inhoud zijn bij de realisering van duurzame bedrijventerreinen onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Belangrijk is dat sommige kansen pas later in de planvorming of in de beheerfase kunnen worden verzilverd, maar uitsluitend als er al vroegtijdig rekening mee is gehouden in de plannen.

Milieuscan

Een duurzaam bedrijventerrein is niet te realiseren zonder dat van de te vestigen bedrijven de processen goed in kaart zijn gebracht. De 'milieuscan' heeft tot doel de milieuaspecten van de bedrijven in kaart te brengen. Uit de milieuscan komen conclusies en adviezen tot een win-win situatie kunnen leiden: winst voor milieu en de bedrijven.

Vermindering van de milieubelasting kan zeer goed samengaan met lagere kosten. De gemeente Haarlemmermeer is van mening dat hier voor veel bedrijven mogelijkheden liggen. Een gezamenlijke afvalverwijdering kan bijvoorbeeld de kosten voor de individuele bedrijven omlaag brengen. Hier ligt ook een relatie met Parkmanagement.

De benadering van de milieuscan is integraal, dat wil zeggen dat alle milieuaspecten (energie, afvalstoffen, transport, watergebruik, etc.) worden geïnventariseerd en kansrijke verbeteringsopties worden uitgewerkt. Dit kan mogelijk betekenen dat er verbeteringen worden gerealiseerd in samenwerking met andere bedrijven. Er wordt bij de milieuscan onder meer naar de volgende mogelijkheden worden gekeken:

- efficiënte energieopwekking (bijvoorbeeld warmte/krachtkoppeling);
- efficiënt watergebruik;
- gezamenlijke voorzieningen voor parkeren, opslag, tanken, wassen vrachtwagens;
- gezamenlijke afvalscheiding en centrale inzameling;
- mogelijkheden om met toeleveranciers en afnemers ('ketenbeheer') tot afspraken te komen over efficiencyverbeteringen in logistieke processen.

*Het nutsvoorzieningsgebouw
voor alle nutsvoorzieningen
op De President*



Energie

In het referentiekader is aangegeven dat het doel is om minimaal 10% van de totale energievraag op het bedrijventerrein te dekken door duurzame energie (dit sluit aan bij doelstellingen van de nationale overheid). Uitgangspunt voor het bedrijventerrein is:

- de vermindering van het energieverbruik
- het gebruik van duurzame energiebronnen
- het efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

Windturbines

Diverse marktpartijen werken aan kleine windturbines die geschikt zijn om in de bebouwde omgeving te plaatsen. In bebouwd gebied kunnen zowel horizontale als verticale as turbines worden toegepast. De turbines kunnen op of naast gebouwen worden geplaatst of in het gebouwontwerp worden opgenomen. De turbines met een horizontale as zijn tussen de 5 en de 12 meter hoog en hebben een diameter van 2 tot 5 meter.

Daarnaast is er de ontwikkeling van de WindWall, die geplaatst kan worden op het dak van een kantoorgebouw. Daarvan is de diameter ongeveer 1,2 meter en het heeft een lengte van 8,5 tot 17 meter.

Afval

Duurzaam omgaan met afval betekent in de eerste plaats voorkomen dat afval ontstaat. Als dat niet kan, moet er voor worden gezorgd dat reststoffen worden hergebruikt of nuttig worden toegepast. En als ook dat niet kan, moet afval op een milieuhygiënisch verantwoorde wijze worden verwijderd door het gecontroleerd te verbranden of te storten.

In toenemende mate ook een beroep gedaan op de verantwoordelijkheid van producenten. Deze producentverantwoordelijkheid wordt niet alleen op grote schaal d.m.v. beleid en regelgeving bereikt, maar ook op kleinere schaal (op basis van vrijwilligheid, expertise en bedrijfseconomisch motieven) gepraktiseerd en ondersteund door ontwikkelingen in de markt voor afvalverwijdering.

In juli 2000 heeft de gemeente onderzoek laten verrichten naar de wijze waarop op dit bedrijventerrein met afval omgegaan kan worden. Al tijdens de bouw dient het thema afval meegenomen te worden via afvalscheiding op de bouw. Bedrijven zullen individueel advies m.b.t. afvalstromen krijgen in de milieuscan. Er zal een gezamenlijk afvalcontract worden gesloten (facultatief onderdeel parkmanagement) en reststoffen management kan deel uitgaan maken van parkmanagement. Op deze wijze kan de inzameling van diverse stromen geoptimaliseerd worden.

Parkmanagement

Op 19 juli 2005 hebben Burgemeester en Wethouders besloten tot de oprichting van de parkmanagementvereniging De President. Dit besluit is op 16 februari 2006 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Deze vereniging gaat op De President een aantal taken verzorgen, zoals collectieve beveiliging, bewegwijzering, groenonderhoud en op termijn in principe ook onderhoud van de openbare ruimte.

De meerwaarde van een parkmanagementvereniging zit hierbij voor de bedrijven met name in het feit dat er schaalvoordelen worden behaald (bijvoorbeeld collectieve contracten op het gebied van beveiliging, bewegwijzering, afval en energie), er directe invloed is op het beheer en onderhoud van het openbaar gebied, een grotere sociale veiligheid in het gebied is en de vastgoedwaarde wordt behouden.

Voor de gemeente zit de meerwaarde in een beter vestigingsklimaat voor de ondernemers, een doelmatiger en doeltreffender invulling van het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op het bedrijvenpark, verlenging van de levensduur van het bedrijvenpark, daaruit voortvloeiend uitstel van herstructurering en een positief effect op de inkomsten uit de onroerend zaakbelasting. Ook is de aanwezigheid van een parkmanagementvereniging een goed 'selling point' bij de uitgifte.

De vereniging, waarin de gemeente samen met de gevestigde bedrijven participeert, levert een basispakket aan producten en diensten aan haar leden. Dit basispakket bestaat uit parkbeveiliging,

bewegwijzering, onderhoud structurele groenstroken en landschapszone, beheer en onderhoud openbare ruimte, periodieke milieuscan en organisatie van parkmanagement.

Daarnaast is er een facultatief pakket, dat bestaat uit producten en diensten die bedrijven individueel kunnen afnemen, zoals pandbeveiliging, kinderopvang, vervoermanagement of afvalinzameling. De gemeente betaalt niet mee aan dit facultatieve pakket.

De vereniging contracteert een professionele parkmanagementorganisatie – een ‘parkmanager’ – die zorgdraagt voor de levering van het basis- en facultatief pakket.

Zuinig en dubbel ruimtegebruik

Ook op bedrijvenpark De President is ruimte een schaars goed waarmee zorgvuldig moet worden omgegaan. Zuinig en dubbel ruimtegebruik moet worden gestimuleerd.

In ieder geval moet worden bewerkstelligd dat zich hier bedrijven vestigen die op grond van hun kwaliteiten passen op dit hoogwaardige bedrijvenpark. Dat is op zichzelf al een vorm van zuinig ruimtegebruik. Voorts is de te verwachten uitgifte op planniveau een goede indicator voor de efficiëntie van het ruimtegebruik. Wat dat betreft is het in het ontwerp gerealiseerde uitgiftepercentage, in het licht van de kwaliteit van het ontworpen raamwerk, aanzienlijk.

Dubbellaags bouwen is in De President mogelijk gemaakt in de inrichtingsregels. Bedrijven zouden bovendien moeten worden gestimuleerd om hun gebouwen zo (te laten) ontwerpen dat toevoegen van een extra laag in een later stadium mogelijk is, bijvoorbeeld wanneer de groei van het bedrijf of een andere bedrijfsvoering dat nodig maakt.

Met betrekking tot parkeren kan ruimtewinst worden geboekt door meerlagig parkeren. Daarbij heeft parkeren onder of op het gebouw de voorkeur. Bij het parkeren bestaat tevens de mogelijkheid tot het wederkerig gebruik van parkeerplaatsen door de verschillende functies op het bedrijvenpark.

Milieu effectrapportage

Het aanleggen van een bedrijventerrein is een activiteit die m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig kan zijn. Er geldt een:

1. m.e.r.-plicht voor bedrijventerreinen met een oppervlak van 150 hectare of meer;
2. m.e.r.-beoordelingsplicht voor bedrijventerreinen met een oppervlak van tussen de 75 en 150 hectare.

In het eerste geval moet de wettelijke procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen. Onderdeel van deze procedure vormt het opstellen van een Milieueffectrapport (MER). De m.e.r.-beoordelingsplicht betekent dat door het bevoegd gezag beoordeeld wordt of het voor de betreffende activiteit noodzakelijk is om de procedure van de milieueffectrapportage te doorlopen in relatie met het op te stellen bestemmingsplan De President.

Vanwege de omvang van het bedrijvenpark De President (Hoofddorp), is de m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing. Het totale bruto oppervlak van het terrein bedraagt namelijk maximaal 100 hectare.

De gemeente heeft de m.e.r.-beoordeling voor het bedrijvenpark De President uitgevoerd en heeft het volgende advies geformuleerd:

“De gemeente is van oordeel dat er voor dit project geen sprake is van bijzondere omstandigheden die zodanig belangrijke milieugevolgen tot gevolg hebben dat het maken van een MER een toegevoegde waarde zal hebben. Advies is om voor aanleg van bedrijvenpark De President niet de procedure van de milieueffectrapportage te doorlopen.”

6 Juridische plantoelichting

6.1 Opbouw van de voorschriften

Het bestemmingsplan draagt de beoogde kwaliteit van het te ontwikkelen bedrijvenpark uit. Er wordt naar gestreefd om de in het beeldkwaliteitplan neergelegde niveau te realiseren.

Een aantal cruciale randvoorwaarden is vastgelegd in de voorschriften en op de plankaart. Het betreft met name de begrenzing van de bebouwbare en niet bebouwbare delen van het plangebied, de functies die deze gebieden krijgen, rooilijnen en bebouwingsgrenzen, oriëntatie van de bebouwing, en de verkavelingsstructuur, de toegestane ruimte tussen de gebouwen, bouwhoogten en de situering van belangrijke wegen.

Het bestemmingsplan heeft een globaal karakter. Het plan omvat bestemmingen voor bedrijfsdoeleinden, wonen, groenvoorzieningen, verkeersdoeleinden en water.

Daarnaast wordt extra flexibiliteit in het bestemmingsplan verkregen door de (specifieke) vrijstellingsbepalingen bij de bestemming bedrijfsdoeleinden en door de algemene vrijstellings- en afwijkingsbevoegdheden.

De voorschriften bestaan uit drie hoofdgroepen: de Inleidende bepalingen (artikelen 1 en 2), de Voorschriften in verband met de bestemmingen (artikelen 3 tot en met 9) en de Algemene voorschriften (artikel 10 tot en met 21).

Hoofdstuk 1 'Inleidende bepalingen' omvat de Begripsbepalingen en de Wijze van meten.

Hoofdstuk 2 omvat:

- een voorschrift waarin de van toepassing zijnde belemmeringen volgens het Luchthavenindefiningbesluit zijn opgenomen;
- een algemene beschrijving in hoofdlijnen, waarin de doelstellingen en de ambities worden weergegeven;
- de bestemmingsbepalingen, waarin zijn opgenomen de doeleindenomschrijving, waarin de gebruiksmogelijkheden van de gronden met de betreffende bestemming worden geregeld.

Hoofdstuk 3 bevat de algemene bepalingen, zoals overgangsbepalingen, algemene vrijstellingen en procedureregels.

6.2 De bestemmingen

Omdat een aantal in het beeldkwaliteitplan opgenomen voorwaarden geen regeling kan vinden in bestemmingsplanvoorschriften zijn daarvoor in aanmerking komende elementen uit het beeldkwaliteitplan vertaald naar de beschrijving in hoofdlijnen.

In **artikel 4 Beschrijving in hoofdlijnen ten behoeve van alle bestemmingen** worden de belangrijkste stedenbouwkundige kwaliteiten van het plan beschreven.

Artikel 5 Bedrijven (B2, B3 en B4)

De bedrijfsbebouwing wordt geregeld in de bestemming Bedrijven. In deze bestemming wordt in de beschrijving in hoofdlijnen een relatie gelegd naar het beeldkwaliteitplan en wordt gestreefd naar een optimale duidelijkheid en inzichtelijkheid in de gebruiksmogelijkheden.

Toegestaan zijn (al dan niet Schipholgebonden) bedrijven, en bedrijven die deze ondersteunen. Ook bedrijfsverzamelgebouwen vallen daaronder. Daarnaast is de vestiging van een ambulancedienst, fitnesscentrum, een restaurant (bij de Presidentshof, aangegeven op de plankaart met een ®), en een hotel toegestaan.

Waar de bestemming B2 is toegepast (aansluitend aan en ten westen van de Hillegondshoeve) mogen zich milieucategorieën 1 t/m 2 vestigen; in de bestemmingen B3 en B4 mogen dat resp. ook milieucategorie 3, en 3 en 4 zijn.

Het parkeren en laden en lossen dient op eigen terrein plaats te vinden.

Op de plankaart zijn langs de randwegen bouwgrenzen aangegeven, waarin gebouwd moet worden. Vrijstelling hiervan is incidenteel mogelijk.

Tevens staan op de plankaart de toelaatbare hoogten ingetekend.

De oppervlakte van kantoren, die behoren bij op het terrein uitgeoefende bedrijfsactiviteiten mag niet meer zijn dan 30% van de door dat bedrijf gerealiseerde bedrijfsvloeroppervlakte. Langs de Hoofdvaart en aan weerszijden van de Hillegondshoeve mag het percentage kantoor 50% zijn.

Voor een bedrijfsverzamelgebouw gelden genoemde percentages ook, maar mag meer worden gerealiseerd dan de aangegeven maximummaat van 2000m² kantoorruimte per bedrijf.

Artikel 6 Woonboerderij (Wb), met tijdelijk afwijkend gebruik.

Dit is de bestemming die gegeven is aan de Hillegondshoeve langs de Bennebroekerweg. Deze woning met aangebouwde schuur, zomerhuis en erf is een rijksmonument.

In de bestaande bijgebouwen (aangeduid met *) is niet-hinderlijk in de woonbestemming passend medegebruik toegestaan.

Tot 2013 is middels een voorlopige bestemming tijdelijk afwijkend gebruik van gronden en bestaande gebouwen toegestaan ten behoeve van een kerkgenootschap.

Met toepassing van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk aan gronden aan de oostkant van het monument, wanneer zij niet meer door de kerk worden gebruikt, een bestemming Bedrijven 2 te geven.

Artikel 7 Verkeersdoeleinden (V)

De bestemming van de (hoofd)wegen, waarvan de situering en de breedte vastligt.

Daarnaast zijn ontsluitingswegen mogelijk in de bestemming Bedrijfsdoeleinden.

Artikel 8 Groen (G)

Aan een deel van het park De Presidentshof is een expliciete groenbestemming gegeven. Daarnaast is de aanleg van groen voorzien in de bestemming Bedrijfsdoeleinden en Verkeersdoeleinden.

Artikel 9 Water (W)

Naast de bestaande waterlopen zoals de Hoofdvaart is ook de centrale waterplas als zodanig bestemd. Binnen deze bestemming is de bouw van bruggen en andere oeververbindingen mogelijk.

6.3 Overige bepalingen

In het derde hoofdstuk zijn de algemene bepalingen, die gelden voor het gehele plangebied opgenomen, zoals de gebruiksbepaling en de overgangsbepalingen.

In de gebruiksbepaling wordt gesteld dat alle gebruik dat afwijkt van hetgeen in het bestemmingsplan is aangegeven verboden is.

In het artikel "Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening" wordt aangegeven welke artikelen van stedenbouwkundige aard in de bouwverordening van de gemeente blijven gelden voor het onderhavige plangebied.

De algemene vrijstellingsbepaling geeft het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid om in afwijking van de overige voorschriften en de plankaart bouwwerken toe te staan.

De anti-dubbeltelbepaling moet voorkomen dat een terrein dat bij een eerdere bouwaanvraag open gebleven is, bij een latere bouwaanvraag niet nog een keer mag worden meegerekend voor de berekening van het bebouwingspercentage.

De overgangsbepalingen zijn opgenomen in vier artikelen. Deze regelen dat bestaande bouwwerken en het gebruik daarvan kunnen worden gehandhaafd en gecontinueerd, mits de afwijking van het plan naar aard en omvang niet worden vergroot, en de strijdigheid niet al bestond op grond van het voorgaande planologische regiem. Ook is een geringe uitbreiding mogelijk. Onder bestaande bouwwerken worden ook bouwwerken begrepen, die nog niet zijn gebouwd, maar waarvoor reeds wel een bouwvergunning is verleend. Deze mogen op grond van deze overgangsbepalingen alsnog gebouwd worden. Herbouw na calamiteit is beperkt toegestaan.

In het artikel "Wijzigingsbevoegdheid" is ondermeer bepaald dat burgemeester en wethouders de staat van bedrijfsactiviteiten kunnen wijzigen, indien dit op grond van ontwikkelingen op het gebied van de milieuhygiëne mogelijk is.

Het artikel "Procedureregels" geeft aan op welke wijze burgemeester en wethouders van hun vrijstellings- of wijzigingsbevoegdheden gebruik kunnen maken.

Overtreding van de voorschriften van een bestemmingsplan is pas strafbaar indien dit uitdrukkelijk in het bestemmingsplan is bepaald. Daarvoor dient de strafbepaling. Overigens is overtreding van de bouwvoorschriften strafbaar op grond van de Woningwet.

Als laatste voorschrift is een artikel opgenomen, waarin de citeertitel van het plan is geregeld.

Voorts is in lid 2 de beschrijving in hoofdlijnen opgenomen te aanzien van de handhaving van de bepalingen van het bestemmingsplan.

7 Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Een bestemmingsplan moet uitvoerbaar zijn. Om die reden wordt het plan getoetst op financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid ingevolge artikel 9 Besluit op de ruimtelijke ordening.

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

Op basis van het verkavelingsplan is een inrichtingsplan gemaakt, voor het gehele bedrijvenpark De President. Voorliggende financiële gegevens zijn gebaseerd op het ruimtegebruik, het programma en de fasering zoals weergegeven in dit Inrichtingsplan, maar betreft alleen de eerste fase (grotendeels de helft van het totale bestemmingsplangebied).

De hier aangegeven bedragen zijn aangegeven in miljoenen, hebben prijspeil 1 januari 2006 en zijn exclusief omzetbelasting.

Bedragen * € 1.000.000,-	Prospectie
Prijspeil 1-1-2006	
Kosten	58,8
Opbrengsten	75,3
Saldo nominaal	16,5
NCW	7,1

De financiële kaders van bedrijvenpark De President laten een positief saldo zien.

Uitgifte tempo

Op basis van de nota werklocaties van de sector Economische Zaken van de gemeente Haarlemmermeer is in de grondexploitatie van De President uitgegaan van een uitgiftetempo van gemiddeld drie hectaren per jaar. Het bedrijvenpark De President eerste fase, is met deze fasering in 2015 volledig uitgegeven.

De grondexploitatie vormt voor de gemeente het financiële toetsingskader voor de verdere ontwikkeling en uitvoering van het openbare gebied op deze locatie. De feitelijke bouw van de geplande bedrijven wordt in principe niet door de gemeente geregeld. De gemeente kan hiervoor alleen de voorwaarden scheppen.

Op basis van bovengenoemde financiële kaderstelling mag worden geconcludeerd dat de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is.

7.2 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het instrument om te bepalen, welke ruimte al dan niet kan worden geboden voor bouw- en gebruiksactiviteiten. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente. Het plan is derhalve de basis voor handhaving en handhavingsbeleid. Voor de handhaving van het bestemmingsplan, hieronder ook begrepen het afgeven van bouwvergunningen, is het van belang dat

plankaart en voorschriften helder en duidelijk zijn. Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten, ook op langere termijn, te kunnen vasthouden. Daarnaast is handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid. Grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze aan de voorschriften van het bestemmingsplan te worden gehouden. Met dit oogmerk is gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de voorschriften. Hoe eenvoudiger (toegankelijkheid, leesbaarheid), hoe groter in de praktijk de mogelijkheid om toe te zien op de naleving van de regels. Eveneens geldt hoe minder knellend de voorschriften, hoe kleiner de kans dat het minder nauw met de voorschriften wordt genomen. Op den duur worden immers die regels gerespecteerd, waarvan door de betrokkenen de noodzaak en redelijkheid worden ingezien.

Onder handhavingsbeleid wordt niet alleen het repressief optreden (toezicht, opsporing, sancties en maatregelen) verstaan, maar ook preventie en voorlichting. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting, vooroverleg over het indienen van een aanvraag om een vergunning, het weigeren van de vergunning en eventuele vrijstellingen. Het gemeentelijk handhavingsbeleid is gebaseerd op de nota: Van Inspanning naar Resultaat, een kadernota handhaving voor de dienst Openbare Werken en de Brandweer (8 november 2001).

7.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak

Het bestemmingsplan is als voorontwerp onderwerp geweest van inspraak. Daartoe heeft het voorontwerpplan ter inzage gelegen. Op 4 juni 2002 is een informatieavond gehouden (verslag als bijlage toegevoegd).

Schriftelijke inspraakreacties zijn ontvangen van:

B. v.d. Meulen & E.A. van der Meulen-Kuyper, Hoofdweg 813A, 2131 MA Hoofddorp

W. Tamboer, Bennebroekerweg 521, 2132 MD Hoofddorp

R. Ph. Schröder, namens De Meerkkerk, Postbus 699, 2130 AR Hoofddorp

J. van Staaveren, namens De Meerkkerk, Postbus 699, 2130 AR Hoofddorp

O. Groeneveld, Harderringweg 23, 8256 Biddinghuizen

R. van Minnen, Hr. Holtslaan 63, 2135 SN Hoofddorp

De schriftelijke inspraakreacties en het gemeentelijk commentaar hierop zijn hieronder samengevat.

AD 1. B. V.D. MEULEN & E.A. VAN DER MEULEN-KUYPER

De heer en mevrouw Van der Meulen maken zich als bewoners van de Hoofdweg, en naaste burens van het bedrijventerrein zorgen over een aantal punten:

Toename geluidbelasting op aangrenzende woningen

1.1. Men is van mening dat er een reële kans is dat door aaneengesloten bebouwing langs de Hoofdweg Oostzijde door geluidreflecties van het verkeer, de geluidbelasting op de bestaande woningen aan de Westzijde zal toenemen. Dit is, voor zover bekend, niet onderzocht. Men refereert aan het akoestisch rapport Toolenburg 17-2, volgens welke ter plaatse nu al een overschrijding met 5 dB(A) plaatsvindt.

Bepoort wordt een verbod op vrachtverkeer na 23.00 uur op de Hoofdweg Oostzijde. Om zoveel mogelijk het gebruik van de Spoorlaan en de route via Graan voor Visch Zuid te bevorderen, ware de "24-uurs" bedrijven zoveel mogelijk in de nabijheid van de Spoorlaan te situeren.

De gemeente en de ontwikkelingscombinatie van het project MTEC worden dringend verzocht bij de ontwikkeling van het (bouw)plan rekening te houden met de geluidseffecten van het sportcentrum op de bestaande bebouwing in Toolenburg.

Ontsluiting van het bedrijventerrein en omliggende gebieden

- 2.1. Het staat niet vast dat de Nieuwe Bennebroekerweg een aansluiting krijgt op de A4.
- 2.1.1. Als de aansluiting op de A4 er niet komt zal de verkeersintensiteit op de Spoorlaan richting Van Heuven Goedhartlaan te groot zijn voor een tweebaans weg. Dit leidt tot een verkeerstoename op de Hoofdweg Oostzijde.
- 2.1.2. Als de aansluiting op de A4 wel wordt gerealiseerd, vragen insprekers zich af vanaf welk punt de Nieuwe Bennebroekerweg als 2 x 2 rijweg wordt uitgevoerd. Ook de (aansluitende) Spoorlaan krijgt immers, na de realisatie van de 2^e fase, 2 x 2 rijbanen.
- 2.2. Etmaalintensiteiten
- 2.2.1. Blz. 28: "Spoorlaan" moet zijn "Hoofdweg".
- 2.2.2. Verzocht wordt om een voertuigenberekening bij de variant waarbij bij de zuidelijke aansluiting van De President alleen rechtsafslaand verkeer op de Hoofdweg is toegestaan.
- 2.2.3. Er wordt een voorkeur uitgesproken voor de variant waarbij de zuidelijke aansluiting vanuit De President komt te vervallen ten gunste van het gebruik van de Spoorlaan.
- 2.2.4. Getwijfeld wordt aan de correctheid van de berekeningen van de 24 uren- verkeersverdeling en -afwikkeling ten gevolge van in totaal 39.000 units.

Algemeen

- 3.1. Verlichting
- 3.1.1. Gevraagd wordt om een beleidsregel in verband met strooilicht ten gevolge van verlichting van parkeerdekken op gebouwen.
- 3.1.2. Gevraagd wordt om een beleidsregel in verband met strooilicht ten gevolge van lichtreclame.
- 3.2. Milieucategorieën
- Van de toegelaten categorieën 1 t/m 3 is detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke stoffen uitgezonderd. Insprekers willen hierover graag duidelijkheid, i.v.m. "Enschede".
- 3.3. Extra bouwlagen
- Verzocht wordt bij de bouwvergunning duidelijkheid te geven over het al of niet in een later stadium toevoegen van een extra bouwlaag.

Commentaar gemeente

- 1.1. *Uit het opgestelde akoestische rapport blijkt dat ten gevolge van dit bestemmingsplan geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden op woningen plaatsvindt.*
- 1.2. *Een verbod op de Hoofdweg voor vrachtverkeer na 23.00 uur is niet te handhaven.*
- 1.3. *De vestiging van TEC zal geen doorgang vinden.*
- 2. 2.1 *In september 2004 is het realisatiebesluit N201+ opgesteld in opdracht van de stuurgroep N201+ waarin de gedeputeerde van de provincie en de wethouders van de deelnemende gemeenten zitting hebben. Het realisatiebesluit presenteert het (aangepaste) ontwerp voor de N201. Hiervan maakt een aansluiting op de A4 bij de Bennebroekerweg deel uit. Het realisatiebesluit is inmiddels door B&W en de gemeenteraad vastgesteld.*
- 2.1.1. *Met het realisatiebesluit is de aansluiting op de A4 een belangrijke stap dichterbij gekomen. Verkeer van en naar de President zal in belangrijke mate gebruik gaan maken van deze aansluiting.*
- 2.1.2. *De nieuwe Bennebroekerweg zoals deze nu in uitvoering is krijgt over de volledige lengte een 2x2 reservering mee. Vanaf de nieuwe aansluiting op de A4 richting de kruising met de Spoorlaan is het tracé onderwerp van studie. Maar het ontwerp en daarmee het aantal rijstroken zal afgestemd worden op het gebruik (incl. het verkeer van en naar de President).*
- 2.2.1 *'Spoorlaan' zal vervangen worden door 'Hoofdweg'.*
- 2.2.2/2.2.3 *In het voorontwerp wordt in de 2e fase uitgegaan van een volledige zuidelijke aansluiting. Bij een volledige zuidelijke aansluiting zal verkeer dat hiervan gebruik maakt vooral richting de Bennebroekerweg rijden. Bij een halve aansluiting zal het verkeer daarom niet zozeer via de Hoofdweg oostzijde naar het noorden (richting Van Heuven Goedhartlaan) rijden, maar via de interne structuur van de President naar de Spoorlaan.*
- Geen zuidelijke aansluiting leidt tot minder verkeer op het wegvak tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en de zuidelijke aansluiting. Maar op het weggedeelte tussen de zuidelijke aansluiting en de 'Calatrava allée' is wel een toename. Een zuidelijke aansluiting vangt namelijk een deel van dat verkeer op dat zuidelijk van de 'Calatrava allée' een bestemming heeft. Bij geen zuidelijke aansluiting rijdt toch een deel van het verkeer door naar de 'Callatrave allée'. De berekeningen uit de notitie*

Caltatravabruggen, (23 mei 2001; Goudappel Coffeng/HMR126/Gfp/3248) laten zien dat op het wegvak tussen de zuidelijke aansluiting en de 'Calatrava allée' 2500 mv/etm meer rijden dan in een situatie zonder zuidelijk aansluiting. Bij een halve aansluiting zal dit verschil naar verwachting tot de circa de helft reduceren (1250 mvt/etmaal meer).

2.2.4 Deze cijfers zijn correct weergegeven. De voorgestelde infrastructuur kan dit met de bijbehorende maatregelen verwerken.

3. 1. 1. en 3.2.1. Voor bedrijven die onder algemene milieuregels vallen, de zogenaamde AMvB-bedrijven, is de hinder bij woningen afkomstig van verlichting van het bedrijf (incl. reclame!) geregeld in een voorschrift. Dit voorschrift stelt, dat "directe lichtinstraling op lichtdoorlatende openingen" moet worden voorkomen. In dit kader wordt door de gemeente aangesloten bij de richtlijnen zoals die zijn opgesteld door de NSVV (Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde). Daarin staan voor een aantal situaties de bijbehorende wenselijke maximale lichtsterkte aangegeven. In de praktijk blijkt ook dat als aan deze lichtsterkte wordt voldaan dit niet als overlast wordt ervaren (uitzonderingen daargelaten). Voor bedrijven die niet onder de algemene regels vallen maar een milieuvergunning nodig hebben kan de lichthinder in de vergunningvoorschriften worden geregeld.

Met andere woorden, voor licht afkomstig van bedrijven is e.e.a. geregeld in de milieuwetgeving en hoeft dit dus niet meer in het bestemmingsplan geregeld te worden.

3.2. De milieuwetgeving kent strenge normen voor de opslag van brand- en explosiegevaarlijke stoffen. Daarbij gelden ook afstandsnormen waaraan in het kader van de vergunningverlening aanvragen worden getoetst, en voorschriften ten aanzien van brandwerende voorzieningen. Om die reden worden brand- en explosiegevaarlijke stoffen thans niet meer apart in het bestemmingsplan genoemd.

3.3. De toegestane hoogte van een bedrijfsgebouw is beperkt tot de maximale hoogtes die in het plan staan aangegeven. De gemeente kan geen bouwvergunningen weigeren voor bouwplannen die daaraan voldoen. De stedenbouwkundige kwaliteit van het bedrijventerrein wordt bewaakt door een coördinerend architect en de welstandcommissie.

AD 2. W. TAMBOER

De heer Tamboer is huurder/bewoner van de woning van het Rijksmonument De Hillegondshoeve. Hij voert de volgende bezwaren en suggesties aan.

Aan de westzijde van de woning is een maximaal 25m hoog bedrijfsgebouw geprojecteerd. Dit zal zowel de architectonische en cultuurhistorische waarde en het sociaal-historische belang van de boerderij, als het woongenot en uitzicht van de woning negatief beïnvloeden.

Voorgesteld worden de naast genoemd bedrijfsgebouw geprojecteerde waterpartij en zuidelijke toegangsweg tot De President, te verplaatsen naar de erf(af)scheiding van de woning. Dit is mede mogelijk, omdat de noordelijke en de zuidelijke toegangsweg in het voorontwerp niet op dezelfde as liggen, en de grote centrale waterpartij geen symmetrische contour heeft.

Aan de zuidzijde van de woning is op enkele meters van de voorgevel in de voortuin een ringweg en waterpartij gepland. De voortuin is karakteristiek, met meer dan 100 jaar oude bomen. Maar ook vanwege verkeersoverlast en verkeers(on)veiligheid is deze situering ongewenst. Verder frustreert de ringweg de ontsluiting van de woning op de Bennebroekerweg. Voorgesteld wordt ringweg en waterpartij aan de noordzijde van de boerderij te projecteren, aansluitend op de waterpartij/zuidelijke toegangsweg en de geplande ringweg, oostzijde.

Onduidelijk is wat de nieuwe functie van de bestaande Bennebroekerweg wordt, zodat ook niet duidelijk is in welke mate deze weg wordt benut om de aantasting van het gebied rond de woning te beperken.

Niet duidelijk is welke bestemming het perceel Bennebroekerweg 521 krijgt.

Verzocht wordt betrokken te worden in de varianten voor de route van de Zuidtak van de Zuidtangent, als dit relatie heeft met het plangebied.

Commentaar

Ad 1. t/m 4.: Zie het gestelde in het commentaar naar aanleiding van de inspraakreacties 3. en 4.

Ad 5. Het tracé van de Zuidtak van de Zuidtangent zal geen relatie hebben met dit plangebied.

AD 3. R. PH. SCHRÖDER, NAMENS DE MEERKERK

De heer Schröder is huurder/gebruiker van de landbouwloodsen en het voorterrein aan de Bennebroekerweg 521. Hij heeft onder andere bezwaar tegen de nieuw geprojecteerde wegen rondom de panden.

AD 4. J. VAN STAAVEREN, NAMENS DE MEERKERK

In aanvulling op het schrijven van de heer Schröder en in aanvulling op het gemeentelijke schrijven van 26 juli 2002, brengt de heer Van Staaveren de volgende bezwaren naar voren.

Allereerst wordt achtergrondinformatie over de kerk gegeven.

Vanaf 1990 was De Meerkkerk (Baptisten Gemeente Hoofddorp) gevestigd aan de IJweg in een voormalige schooldependance. Door voortdurende groei van het aantal kerkleden en de vele zondagse en doordeweekse activiteiten van de kerk is dit gebouw ontoereikend. Daarom werden regelmatig of incidenteel in de nabijheid van de IJweg gelegen gebouwen gehuurd.

Er bestaat derhalve een ruimteprobleem, waarover de kerk reeds vanaf 1991 met de gemeente in gesprek is gegaan. Dit resulteerde uiteindelijk in een tijdelijke behuizing in twee agrarische loodsen (met voorterrein en achterplaats) aan de Bennebroekerweg 521. Ook huurt De Meerkkerk tijdelijk een stuk grond ten oosten van de loodsen van de gemeente ten behoeve van 250 parkeerplaatsen. Graag treedt De Meerkkerk in overleg met de gemeente over de mogelijkheid om te komen tot een definitief kerkelijk centrum aan de Bennebroekerweg.

Concreet worden de volgende bezwaren geformuleerd:

- De loodsen die door De Meerkkerk worden gehuurd en als kerkelijk centrum zullen worden gebruikt zijn in het bestemmingsplan wegbestemd.
- De waterpartij en de ontsluitingsweg aan de zuidzijde van het kerkelijk centrum lopen over ons voorterrein en parkeerterrein.
- De ontsluiting vanaf de huidige Bennebroekerweg is binnen het voorontwerp onmogelijk gemaakt.
- Voor de uiteindelijke invulling en uitwerking van de huidige Bennebroekerweg en de aanliggende gronden aan de zuidkant daarvan is nog geen beleid ontwikkeld. De Meerkkerk vraagt zich af of deze ontwikkeling niet zou moeten worden meegenomen in relatie tot de entree van het rijksmonument "Hillegondshoeve" en de entree van het kerkelijk centrum (dat zo ontworpen is dat het het rijksmonument ondersteunt).
- De aan de noordkant van het perceel geprojecteerde bommenrij doorkruist het kerkelijk centrum en wordt onderbroken door de bestemming Wonen. Deze bommenrij zou over het hele plangebied in noordelijke richting moeten opschuiven.

De Meerkkerk hoopt met het vorenstaande de beweegredenen en bezwaren tegen het voorontwerp duidelijk gemaakt te hebben. Graag treedt men hierover in overleg.

AD 5. O. GROENEVELD

De heer Groeneveld verwijst naar zijn mondelinge zienswijze op de inspraakavond van 4 juni 2002. De aanleg van een extra verkeersweg en watergang door de voortuin van het rijksmonument De Hillegondshoeve wordt overbodig en zeer ongewenst gevonden in verband met de uitstraling van de panden.

De heer Groeneveld denkt ook niet dat het nodig is in verband met de bruikbaarheid van de toekomstige "Oude Bennebroekerweg" als de Nieuwe Bennebroekerweg gerealiseerd zal zijn.

Ook de op het achtererf geplande windsingel zou achterwege kunnen blijven of op gemeentegrond gerealiseerd kunnen worden.

Het moge duidelijk zijn, aldus de heer Groeneveld, dat door het plan zijn bezittingen ernstig worden aangetast. Omdat de noodzaak daarvan niet is aangetoond wordt verzocht het plan zodanig te wijzigen dat aan de bezwaren tegemoet wordt gekomen.

Commentaar bij de inspraakreacties 3., 4. en 5.

De inspraakreacties van de bij de Hillegondshoeve en bijbehorende bebouwing betrokkenen en belanghebbenden hebben in overleg met hen tot aanpassingen in het bestemmingsplan geleid.

Deze houden in dat voor de Hillegondshoeve een passende bestemming is opgenomen. Het perceel heeft een bestemming Woonboerderij gekregen, waarbinnen in de bestaande schuren/loodsen als medegebruik opslag of niet hinderlijke activiteiten zijn toegestaan. Tevens is geregeld dat tijdelijk afwijkend gebruik is toegestaan (tot 2013) ten behoeve van een kerk. Parkeren door kerkgangers vindt (eveneens) tijdelijk plaats op het buurperceel aan de oostkant van de hoeve.

De waterpartij en de ontsluitingsweg tussen het perceel en de Bennebroekerweg zijn geschrapt.

Ontsluiting van het perceel vindt direct plaats op de Bennebroekerweg, welke weg wordt "afgewaardeerd" in verband met de realisering van de nieuwe Bennebroekerweg.

De windsingel en waterpartij aan de noordkant van het perceel zijn verschoven tot voorbij de noordelijke erfgrans van het perceel.

De geprojecteerde bedrijfsbebouwing aan weerszijden van het perceel kent een verhouding van kantoor/bedrijfsruimte van 50:50. De voorste bouwgrans is gelijkgetrokken met die van de boerderij.

De zijdelingse bouwgransen zijn op enige afstand van het perceel gelegd. Het perceel aan de westkant, dat het dichtst bij het woongedeelte van de Hillegondshoeve is gelegen, is in milieucategorieën beperkt tot 1 en 2 (B2). Met toepassing van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk aan de gronden aan de oostkant van de Hillegondshoeve, behorende bij het erf, (gespiegeld) eveneens een bestemming Bedrijven 2 te geven.

AD 6. R. VAN MINNEN

De heer Van Minnen vindt het jammer dat hij de informatieavond niet kon bijwonen; hij bewoont een appartement aan de Hoofdwegwestzijde tegenover De President.

Hij en zijn medebewoners maken zich zorgen over de evenementenhal, omdat die, samen met het verkeer van de rest van het bedrijventerrein en het verkeer uit Nieuw Vennep voor veel verkeerslawaaï en ook enige andere overlast zal zorgen.

Voorgesteld wordt de hal meer in de richting van het spoor te verplaatsen.

Voorts vraagt men de weg tegenover het woningcomplex met open asfalt te bestraten.

Liever had men gezien dat het hele gebied agrarisch was gebleven; er blijft wel weinig groen over in Hoofddorp. Men maakt zich zorgen over de leefbaarheid in Hoofddorp.

De heer Van Minnen hoopt dat de gemeente aan vorenstaande wensen tegemoet komt.

Tevens ontvangt hij graag een plattegrond van het bedrijfsterrein.

Commentaar

De realisering van het TEC zal geen doorgang meer vinden.

De Hoofdweg Oostzijde is een 50km weg. Om gebruik te kunnen maken van open asfalt is een hoge snelheid van het verkeer noodzakelijk.

Vanwege de economische groei van Haarlemmermeer en Schiphol bestaat behoefte aan een gevarieerd aanbod van bedrijfsterreinen. Ook voor bedrijfsverplaatsingen is ruimte nodig; dat komt de leefbaarheid in kernen ten goede.

Uit oogpunt van zuinig ruimtegebruik is de duurzaamheid van het terrein en het intensief bebouwen daarvan een belangrijk uitgangspunt. De plaats en de omvang van de geplande waterpartijen en groenvoorzieningen geven het bedrijvenpark een groen karakter en vormen een geleidelijke overgang naar de woonwijk Toolenburg.

Buitengemeentelijk vooroverleg

In het kader van het zgn. art. 10 Bro-overleg is het voorontwerpplan toegestuurd aan diverse instanties. Daarvan hebben de volgende een inhoudelijke schriftelijke reactie gegeven:

1. Provincie Noord Holland, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem
2. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, VROM-Inspectie regio Noord-West, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Noord-Holland, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem
4. Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 156, 2300 AD Leiden
5. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Noordwest, Postbus 603, 1110 AP Diemen Zuid
6. Kamer van Koophandel Amsterdam, kantoor Haarlem, Postbus 73, 2000 AB Haarlem
7. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart, Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
8. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord-West, Jansweg 15, 2011 KL Haarlem
9. NV PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland, Rijksweg 501, 1991 Velsbroek
10. Nutsbedrijf Haarlemmermeer, Postbus 90, 2130 AB Hoofddorp
11. KPN Vaste Net, Postbus 9107, 7300 HR Apeldoorn

De overlegreacties en het gemeentelijk commentaar hierop zijn hieronder kort samengevat.

AD 1. PROVINCIE NOORD HOLLAND

Provinciaal beleid

De provincie memoreert dat voor de 1e fase van het bedrijvenpark De President, in afwijking van het streekplan, al een verklaring van geen bezwaar is afgegeven op 20 november 2001.

De subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de stadsvernieuwing had hiervoor een positief advies afgegeven en de Statencommissie ruimtelijke ordening en bestuur had hiermee ingestemd. In het ontwerpstreekplan dat op 3 september 2002 ter inzage is gelegd heeft het gehele gebied de aanduiding "regionaal bedrijventerrein".

Planbeoordeling

- Locatiebeleid

Opgemerkt wordt dat het locatiebeleid formeel nog niet gewijzigd is, en dat het hier om een C locatie gaat waar zelfstandige kantoren niet, en kantoren bij bedrijven met mate zijn toegestaan, en waar publieksaantrekkende functies ongewenst zijn.

De provincie gaat vervolgens nader in op de beoogde vestiging van het topsport- en evenementencentrum.

In overweging wordt gegeven om meer (dan in § 2.1. en § 4.2. van de plantoelichting is uiteengezet) inzichtelijk te maken dat het plan aan de nieuwe eisen omtrent locatiebeleid voldoet.

Over het nieuwe provinciale beleid terzake zal de gemeente z.s.m. worden geïnformeerd.

Over het mobiliteitsbeleid wordt opgemerkt dat naast de bevordering van openbaar vervoer en de fietsmobiliteit, vervoermanagement van belang is. De provincie acht het noodzakelijk dat e.e.a. in het basispakket van het Parkmanagement wordt geregeld, aansluitend bij de strekking van § 2.3. van de plantoelichting.

- Vrijwaringszone en luchthavengebonden bedrijven

Het plan valt gedeeltelijk in de vrijwaringszone volgens de PKB Schiphol, waarin zich volgens het streekplan ANZKG alleen Schipholgebonden bedrijven mogen vestigen.

Met de regeling in het bestemmingsplan kan worden ingestemd, zij het dat de provincie in overweging geeft de term Schipholgebonden in plaats van luchthavengebonden te gebruiken (zie bijlage 3 bij het ontwerpstreekplan)

Omdat de wijziging van de Luchtvaartwet en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten (w.o. het Luchthavenindelingbesluit) begin 2003 in werking treedt, wordt in overweging gegeven het LIB in dit plan te verwerken voor de formele tervisielegging.

- Topsport- en evenementencentrum

De provincie mist een onderbouwing van de noodzaak van het TEC op dit bedrijvenpark. Het gaat immers niet om een ondersteunende functie, maar om een centrum van internationale allure, terwijl en knooppunt van openbaar vervoer ontbreekt..

- Flora- en Faunawet

Er dient (alsnog) onderzoek te worden gedaan naar de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten in het gebied. Als bijlage zijn de strikt beschermde Noord-Hollandse soorten vermeld.

Verwezen wordt naar de brochure "Rekening houden met Habitatrichtlijnsoorten in Noord-Holland" die te raadplegen is via internet.

- Monumenten en Archeologie

De provincie is van oordeel dat het rijksmonument aan de Bennebroekerweg op passende wijze is geregeld. Voorts wordt geadviseerd te melden dat er geen aanleiding is voor onderzoek naar archeologische waarden.

Toepassing art. 19 lid 2 van de WRO

Als de subcie. voor de gemeentelijke plannen positief over de verwerking van de art. 10 Bro-reacties heeft geadviseerd is toepassing van artikel 19 lid 2 mogelijk.

Slot

In § 2.3., blz. 13 van de toelichting wordt ten onrechte gesuggereerd dat de structuurvisie A4 zone in overleg met de provincie is opgesteld.

Verder wordt verzocht met de gemaakte opmerkingen rekening te houden en het ontwerpplan zelf te controleren op onvolkomenheden. In de bijlage is een aantal punten opgenomen.

Commentaar

- *Locatiebeleid*

In de paragrafen 3.1 en 4.2 is nu het nieuwe locatiebeleid zoals dat in de Nota Ruimte en in het Streekplan Noord-Holland Zuid beschreven. Tevens is aangegeven hoe daarmee omgegaan wordt in dit plan. Het publieksaantrekkende topsport- en evenementencentrum zal niet gevestigd worden op het bedrijvenpark. Daarnaast zijn er geen solitaire kantoren toegestaan.

De gemeente Haarlemmermeer is doordrongen van het belang van een goede bereikbaarheid en de rol die vervoersmanagement daarbij speelt. Voor bedrijvenpark De President stimuleert zij dit door opname daarvan in het takenpakket van de vereniging parkmanagement.

De leden van de vereniging beslissen zelf in de toekomst welke maatregelen op het gebied van vervoersmanagement wenselijke/noodzakelijk zijn en in welke mate. Volgens de gemeente is dit de qua effectiviteit en efficiëntie de meest optimale aanpak voor de fundamentele onzekerheid over de nu nog onbekende aard en omvang van de vervoersbehoefte op het bedrijvenpark.

- *Vrijwaringszone en luchthavengebonden bedrijven*

Het plan kent geen onderscheid meer tussen wel of niet Schipholgebonden bedrijvigheid.

Het LIB is thans in het plan verwerkt. Dit betekent ondermeer dat er in het plangebied geen sprake meer is van een zone, waarin alleen Schipholgebonden bedrijvigheid is toegestaan. Dit houdt uiteraard niet in dat Schipholgebonden bedrijven op De President niet welkom zijn.

- *Topsport- en evenementencentrum*

De plannen voor de vestiging van een Tec op De President hebben geen doorgang gevonden.

- *Flora- en Faunawet*

Er is onderzoek gedaan naar de flora- en fauna in het gebied. Dit heeft geleid tot de gegevens die vermeld zijn in de plantoelichting. Op basis daarvan zijn de benodigde ontheffingen aangevraagd en verkregen.

- *Monumenten en Archeologie*

Naar aanleiding van de reacties van belanghebbenden en in overleg met hen zijn de Hillegondshoeve en bijbehorende gebouwen en erven thans met een passende bestemming op een meer adequate wijze in het plan ingepast.

- *Slot*

De plantoelichting is waarnodig gecorrigeerd, en de planvoorschriften zijn aangepast.

2. VROM-INSPECTIE

- *Vrijwaringszone*

De inspectie constateert dat er op de plankaart en in de voorschriften geen rekening is gehouden met de volgens de Vrijwaringszone (PKB Schiphol en omgeving en partiële herziening van het streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol) geldende beperkingen voor niet-luchthavengebonden bedrijven en kantoren. De gemeente de beperkingen van de Vrijwaringszone over het gehele plangebied uitgesmeerd, door het daarbij behorende oppervlaktepercentage voor luchthavengebonden bedrijven aan te wijzen. Volgens de inspectie is dit niet toegestaan; verzocht wordt het plan op dit punt aan te passen.

- *Centrale waterpartij*

De inspectie constateert dat de in het plangebied geprojecteerde centrale waterpartij groter is dan 3 ha, hetgeen in strijd is met het Luchthavenindelingbesluit. Verzocht wordt het plan op dit onderdeel aan te passen.

- *Waterparagraaf*

De inspectie mist in de plantoelichting nog aandacht voor de 4e Nota Waterhuishouding van het rijk en het Waterhuishoudingsplan van de provincie.

Uit de tekst zou ook duidelijker naar voren moeten komen of overleg heeft plaatsgevonden met de regionale waterbeheerder en wat het resultaat daarvan is.

- *Handhaving*

De inspectie mist verwijzing naar of informatie over het handhavingsbeleid van de gemeente, dan wel opnemings in het plan van een handhavingsparagraaf.

Commentaar

- *Vrijwaringszone*

Krachtens het LIB gelden in het plangebied voor (niet-Schipholgebonden) bedrijven geen beperkingen meer.

- *Centrale waterpartij*

Voor de aanleg van de centrale waterpartij is inmiddels de benodigde verklaring van geen bezwaar ontvangen.

- *Waterparagraaf*

Aan de waterparagraaf zijn nu alle relevante beleidsdocumenten ten aanzien van water opgenomen, waaronder de 4e Nota Waterhuishouding en het waterhuishoudingsplan van de provincie Noord-Holland. Tevens is aangegeven dat het overleg met het Waterschap en het Hoogheemraadschap heeft plaatsgevonden en dat de waterbeheerders akkoord zijn met het plan.

- *Handhaving*

Zowel in de plantoelichting als in de planvoorschriften is thans aandacht besteed aan het handhavingsbeleid.

3. MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

- § 2.1. Rijksbeleid

Nationale vervoersplannen (SVV II en NVVP): Voorgesteld wordt de titel te veranderen in Nationale verkeers- en vervoersplannen.

Naast de genoemde hoofddoelstellingen: verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid dient ook de verbetering van de verkeersveiligheid te worden genoemd.

- § 2.3. Gemeentelijk beleid

Nota bereikbaarheid, parkeren: aangegeven is dat de gemeente locatiegebonden normeringen wil toepassen afhankelijk van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Gewezen wordt op de noodzaak om ook het mobiliteitsprofiel van de bedrijven in de normering te betrekken. Onderdeel van het parkeerbeleid zou kunnen zijn om goed per openbaar vervoer bereikbare plaatsen selectief aan bedrijven met een lage mobiliteitsbehoefte uit te geven.

- § 5.5. Verkeers- en vervoerstructuur

Bereikbaarheid autoverkeer: Er is niet voor alle onderdelen beschreven dat de interne en de externe ontsluitingsstructuur voldoende capaciteit heeft om de verkeersstromen te verwerken. Aangegeven is dat het kruispunt Hoofdweg/Nieuwe Bennebroekerweg zeer zwaar wordt belast, maar niet is aangegeven of het kruispunt deze belasting aankan. Dit moet voor alle onderdelen van de ontsluiting wel gebeuren. Ook van belang is kenbaar te maken of de effecten van de in § 2.3. genoemde mogelijkheden in de prognoses van de verkeersbewegingen zijn meegenomen.

Openbaar vervoer: Als het regulier busvervoer van belang is voor de bereikbaarheid van het plangebied, moet dit uitgangspunt zijn bij de aanbesteding van het lijnennet in 2003. Als dit niet gebeurt, valt een belangrijk deel van de ontsluitingsstructuur weg.

- § 6.2. De bestemmingen

Verkeersdoeleinden: aanbevolen wordt het beoogde parkeerverbod in het kader van de wegenverkeerswetgeving te regelen, en niet via de betreffende bestemming (als verboden gebruik).

Commentaar

- § 2.1. Rijksbeleid

De plantoelichting is in de gesuggereerde zin aangepast.

- § 2.3. Gemeentelijk beleid

Nota bereikbaarheid, parkeren: Wij onderschrijven dit idee en de gemeente geeft hier dan ook haar uitwerking aan rekening houdend met locale factoren en marktmechanismen. De gemeente heeft in haar jongste beleidsvoornemen drie gebieden gekarakteriseerd: rondom stations, rondom HOV haltes, en overige gebieden. In deze zones komen bedrijven met een mobiliteitsprofiel dat hier zo goed mogelijk bij aansluit.

- § 5.5. Verkeers- en vervoerstructuur

Bereikbaarheid autoverkeer: voor het autoverkeer is de bereikbaarheid van De President in beginsel goed te regelen. De uiteindelijke vormgeving en daarmee de capaciteit van kruispunten (en wegvakken) zal altijd in samenhang met andere ontwikkelingen bekeken moeten worden. Deze zijn nog volop in beweging. Bij de planvorming (en opstellen concept bestemmingsplan) van De President is gekeken naar de actuele stand van zaken op dat moment. Zodra het Masterplan N201+ definitief is vastgelegd, de MIT studie naar het onderliggende weggennet is afgerond en ruimtelijke ontwikkelingen concreter zijn ingevuld kan beter bepaald worden hoe zwaar kruispunten belast worden en welke maatregelen nodig zijn. Daarbij is niet uitgesloten dat er een wisselwerking optreedt tussen de complexiteit van maatregelen en het oplossende vermogen hiervan en de wijze waarop de structuur van het onderliggende netwerk wordt ingericht. Voor de prognoses wordt aangesloten bij het landelijke beleid, waarin maatregelen op het gebied van bijv. betaald parkeren zijn meegenomen.

Openbaar vervoer: Inmiddels is duidelijk dat de aanbesteding in 2008 zal plaatsvinden. Het zogenaamde programma van eisen voor de aanbesteding zal omstreeks 2006 bekend zijn. Vooruitlopend hierop kan wel met een mate van zekerheid worden aangenomen dat het ontsluiten van De President met het openbaar vervoer één van de uitgangspunten is bij de aanbesteding. Daarnaast ligt een deel van de President al in de invloedssfeer van de HOV halte van de Zuidtangent.

- § 6.2. De bestemmingen

Verkeersdoeleinden: Het voorschrift is in de voorgestelde zin aangepast.

4. HOOGHEEMRAADSCHAP VAN RIJNLAND

Verzocht wordt een samenvatting in het plan op te nemen van de afspraken met het hoogheemraadschap en een beschrijving van het rioleringsstelsel in het plangebied.

De afspraken in de vorm van brieven zijn bij de reactie gevoegd. Tevens wordt gevraagd de tekst van § 5.6. aan te vullen, in die zin, dat de correspondentie van september en juni 2001 als integraal onderdeel moet worden gezien van het rioleringsplan van 4 mei 2001. Deze informatie is relevant voor fase II van de President.

Commentaar

Rioolstelsel

Voor bedrijventerrein De President is gekozen voor een verbeterd gescheiden rioolstelsel.

- *Droogweerafvoer*

Het plangebied wordt in 2 fasen ontwikkeld en voor ieder fase is een afzonderlijk gemaal voorzien.

De dwa van fase 1 voert onder vrijverval af naar het gemaal. In fase 1 wordt een deel van de persleiding ten behoeve van fase 2 gelegd. Vanaf het geprojecteerde rioolgemaal voor fase 1 wordt het afvalwater via een nieuw te leggen persleiding afgevoerd naar de bestaande rioolgemaal in Graan voor Visch.

- *Regenwaterstelsel*

Om de afvoer van schoon regenwater richting zuivering te beperken wordt zoveel mogelijk dakoppervlak afgekoppeld. Op het regenwaterstelsel van het verbeterd gescheiden rioolstelsel zijn de wegoppervlakken en terreinen aangesloten. Het regenwaterstelsel van het verbeterd gescheiden rioolstelsel stort via 9 overstorten over op het watergangen. Lediging van het regenwatersysteem vindt plaats onder vrijverval naar het rioolgemaal van fase 1. Percelen gelegen langs de watergangen lozen het regenwater van de daken rechtstreeks op de watergang. De percelen langs de Hoofdvaart komen in aanmerking om de dakafvoer bovengronds te transporteren. Het dak van de gebouwen van percelen die niet langs de watergangen zijn gelegen wordt evenals het wegoppervlak aangesloten op het regenwaterriool van het verbeterd gescheiden stelsel. De resterende daken voeren af naar het regenwaterriool van het verbeterd gescheiden stelsel.

- *Afvoer en pompcapaciteiten:*

Een inschatting van de dwa kan worden gemaakt op basis van het bruto oppervlak en een dwa van 0.25 l/s. Voor de p.o.c. in het ontwerp van fase 1 is 68,4 m³/h.

- *Effecten op het GRP*

“De President” gaat inprikken op de persleiding vanuit bedrijventerrein Graan voor Visch. Tijdelijk, naar verwachting nog 1,5 jaar, loost deze persleiding op het stelsel van de woonwijk Graan voor Visch, nabij het bergbezinkbassin. Wanneer de ontwikkeling in het Centrumgebied van Hoofddorp zover gevorderd is dat daar zonder problemen een persleiding kan worden gelegd zal “De President” gezamenlijk met bedrijventerrein Graan voor Visch middels een persleiding door Hoofddorp centrum gaan aansluiten aan de hoofdafvoerleiding in de Nieuweweg. Deze hoofdafvoerleiding, een leiding zonder vrijvervalaansluitingen, sluit rechtstreeks aan op het gemaal van Rijnland in Hoofddorp Noord.

Antwoorden op de brief van Hoogheemraadschap van Rijnland d.d. 15 feb. 2002

- *Aandachtspunt 1 “goed functioneert oppervlaktewater- en rioolstelsel” De Gemeente Haarlemmermeer heeft aan alle eisen en wensen die door het waterschap Groot Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn gesteld voldaan.*
- *Aandachtspunt 2 “compenserende maatregelen door meer afvalwateremissie dan voorzien in het gemeentelijk rioleringsplan. Zoals reeds eerder vermeld in brief d.d. 25 maart 2002 heeft de gemeente Haarlemmermeer aangegeven dat zij overschrijding van het afvalwater emissie zal compenseren in De President fase 2 of elders in Hoofddorp.*
- *Aandachtspunt 3 “sanering boerderij aan de Bennebroekerweg” Betreffende afvalwaterlozing van de boerderij aan de Bennebroekerweg heeft de gemeente ontheffing bij de provincie Noord-Holland aangevraagd voor de aansluiting op het gemeentelijk rioolstelsel. Indien de gemeente deze ontheffing in augustus 2004 van de provincie Noord-Holland krijgt, zal de gemeente in samenspraak met de bewoner en het Hoogheemraadschap van Rijnland komen tot sanering van de lozing.*

5. MINISTERIE VAN LANDBOUW, NATUURBEHEER EN VISSERIJ

Er wordt op gewezen dat uit het plan niet blijkt of er beschermde dier- of plantensoorten uit de Flora- en Faunawet aanwezig zijn, op basis waarvan ontheffing nodig is. Geadviseerd wordt dit te onderzoeken, alvorens tot uitvoering over te gaan.

Commentaar

Terzake wordt verwezen naar het commentaar op de reactie van de provincie.

6. KAMER VAN KOOPHANDEL AMSTERDAM

Met waardering heeft de Kamer kennis genomen van het plan, dat ruimte biedt aan zowel lokale als regionale en Schipholgebonden bedrijven, en startende ondernemingen op het gebied van ICT, luchtvaart en logistiek. Ook de vestiging van een grootschalig sport- en evenementencentrum kan volgens de Kamer een bijdrage leveren aan het gewenste goede vestigingsmilieu.

Hoewel men van mening is dat duurzame energievoorziening, omgaan met afval en parkmanagement kunnen bijdragen aan een succesvol functioneren van het bedrijvenpark, is men van mening dat dit niet geregeld moet worden in een bestemmingsplan. Per bedrijf moet maatwerk mogelijk zijn. Wel ondersteunt de Kamer het aanbieden van parkmanagement in een basis en een facultatief pakket.

Het rug-aan-rug bouwen, waardoor gezamenlijk gebruik van bedrijfshoven mogelijk wordt, wil de Kamer niet voorschrijven. Zij vindt dit een keuze van bedrijven onderling, nog afgezien van de (brand)veiligheidsaspecten.

Omdat in steeds meer hoogwaardige productiebedrijven de werkzaamheden zich verplaatsen van de productievloer naar het kantoor, wordt gepleit voor een verhoging van het percentage kantoorvloeroppervlak per bedrijf naar 50%, zonder beperking van het aantal m² 's.

Commentaar

In het kader van duurzame bedrijfsontwikkeling biedt de gemeente de bedrijven de mogelijkheid om tegen elkaar aan te bouwen (intensief grondgebruik). In het bestemmingsplan wordt dit echter niet als een verplichting opgenomen maar als mogelijkheid.

Evenals het de mogelijkheid om bedrijven tegen elkaar te kunnen bouwen, kunnen bedrijven vanuit het oogpunt van efficiëntie het parkeren of de inrichting van hun private gebied gezamenlijk organiseren en inrichten (minder inritten & efficiënt gebruik van parkeerplaatsen). Dit wordt door de gemeente niet als een verplichting opgelegd maar als een mogelijkheid gezien.

Binnen de gemeente is de ervaring dat slechts een klein deel van de bedrijven een behoefte heeft aan een kantoorpercentage dat groter is dan 30%. Mochten zich toch bedrijven melden met een dergelijke ruimtebehoefte dan biedt het park daarvoor ruimschoots vestigingsruimte in (m.n.) de Hoofdvaartzone. Verdere uitbreiding is onwenselijk en niet noodzakelijk. Dit geldt ook voor het vrijgeven van het kantoorpercentage. Dit zou een directe bedreiging vormen van het kantoreengebied. Nog los van zaken als bereikbaarheid is dit onwenselijk.

De genoemde onderwerpen, die worden geregeld via parkmanagement, zijn niet afdwingbaar via het bestemmingsplan.

7. MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT, DIVISIE LUCHTVAART

De President valt geheel in het gebied waarbinnen volgens het in procedure gebrachte Luchthavenindelingbesluit beperkingen gelden ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen.

De in het plan opgenomen centrale waterpartij is 0,76 ha groter dan het LIB toestaat. Daarom wordt geadviseerd de waterpartij terug te brengen tot maximaal 3 ha, of het wateroppervlak te compartimenteren, waardoor meerdere kleinere waterpartijen ontstaan, die minder aantrekkelijk zijn voor vogels om te foerageren of te nestelen.

Commentaar

Zoals is aangegeven in het commentaar op de reactie van de VROM-inspectie is de benodigde verklaring van geen bezwaar inmiddels verkregen.

8. MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Het ministerie heeft met instemming geconstateerd dat het bedrijventerein De President zowel plaats biedt aan Schipholgebonden bedrijven, als aan regionale bedrijven en startende innovatieve bedrijven in de ICT-sector. De mix van het hoogwaardige- en middensegment acht men niet alleen aantrekkelijk, maar het geeft volgens het ministerie in de huidige economische situatie ook de garantie tot een sluitende exploitatie. Men stemt in samenhang hiermee ook in met een flexibele benadering van het percentage kantooromvang per individuele vestiging.

Commentaar

De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

9. NV PWN WATERLEIDINGBEDRIJF NOORD-HOLLAND

Men verzoekt in het algemeen die voorwaarden in acht te nemen die openbare nutsbedrijven nu eenmaal moeten stellen om hun taak in het algemeen belang te kunnen uitoefenen. Als zeer belangrijke voorwaarde wordt genoemd het beschikbaar stellen van voldoende ruimte in openbare grond voor het ondergronds verkeer. Deze ruimte dient vrij te zijn van bomen en stekelige beplanting en overigens te allen tijde goed bereikbaar te blijven.

In geval van verharding, dient deze "open" te zijn. Het tracé dient voorts vrij te zijn van opslag e.d. Er wordt prijs gesteld op overleg voordat tot effectuering van het plan wordt overgegaan. Tot slot wordt op gewezen dat de in het plan begrepen gronden geen gevaarlijke stoffen mogen bevatten, die na leidingaanleg in het drinkwater terecht kunnen komen.

Commentaar

Voor het kabels- en leidingentracé zal in de trottoirs met open verharding voldoende ruimte beschikbaar zijn.

In de betreffende trottoirs worden geen bomen c.q. stekelige beplanting geplant; op de locatie waar de leiding buiten het trottoir in groenstroken ligt zal de positie van de bomen dusdanig gesitueerd worden dat dit niet conflicteert met de leiding.

Uit het verkennend bodemonderzoek Bedrijventerrein "De President" is geconcludeerd dat de locatie nagenoeg vrij is van verontreiniging, met uitzondering van het voormalige terrein "Koeckhoven".

Inmiddels is het terrein "Koeckhoven" naar aanleiding van dit verkennend bodemonderzoek gesaneerd. Het evaluatie rapport van de sanering is bij de gemeente verkrijgbaar.

10. RWE GAS

Bij de ontwikkeling van het plan wordt er vooralsnog van uitgegaan dat er geen gasdistributienet wordt aangelegd. Er dient wel rekening gehouden te worden met de aanleg van een gastransportleiding voor de voeding van één of meerder gasinkooppunten.

Als voorwaarden worden genoemd:

- Op het tracé mogen geen (semi)permanente bouwwerken worden opgericht; fundaties worden aangelegd; goederen worden opgeslagen; gesloten verharding worden aangebracht; ontgroningen worden verricht; diepwortelende bomen of struiken worden geplant; parkeervakken worden gesitueerd.

- Verder is het verboden in het tracé de grond te beroeren dieper dan 30 cm. zonder vooraf overleg te hebben, en dient het tracé vrij te zijn van verontreinigde grond.
 - Bij de aanleg van een nieuw tracé dient het standaardprofiel beschikbaar te zijn
- Zodra er meer gegevens bekend zijn voor het bepalen van de capaciteit van de inkooppunten, zullen de eisen omtrent ligging, grootte, afstanden e.d. zullen deze aan de gemeente kenbaar worden gemaakt.

Commentaar

Zie het gestelde naar aanleiding van de opmerkingen van het Waterleidingbedrijf Noord Holland (ad 9.)

11. KPN VASTE NET

De KPN merkt op dat er geen straalverbindingen binnen het plan zijn gelegen.

Verder wordt in het algemeen verzocht om bouwhoogten boven 15-25m duidelijk in plannen kenbaar te maken en de bestaande straalverbindingen bij voorkeur in te tekenen in GIS.

Gevraagd wordt kennis te nemen van de bij de brief toegestuurde voorbeelden, en deze in het archief te bewaren.

Tot slot wordt gewezen op het contactpunt voor militaire straalpaden, en op de mogelijke aanwezigheid van andere paden, b.v. van TENNET

Commentaar

De reactie van KPN is voor kennisgeving aangenomen.