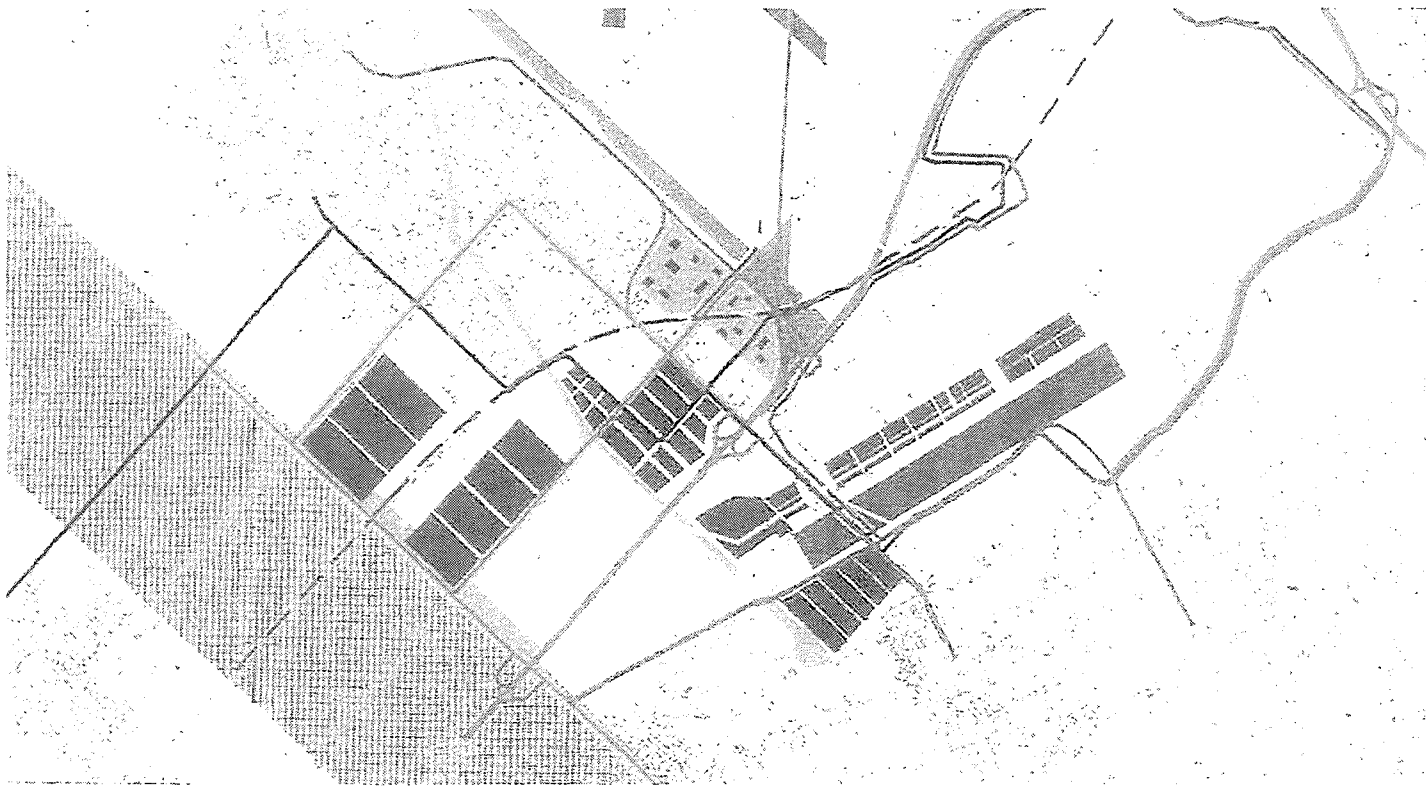


J.C. GROOTVELD

1322-12

Structuurplan A4 zone West





Inhoudsopgave

- 1. Aanleiding**
- 2. Kader**
- 3. Verkeerskundige analyse**
 - 3.1. Onderzoek
 - 3.2. Uitwerking 4 modellen
 - 3.3. Voorkeursmodel
- 4. Randvoorwaarden**
 - 4.1. Geluid
 - 4.2. Veiligheid
 - 4.3. Civiele techniek
 - 4.4. Ruimtereserveringen
- 5. Stedenbouwkundige en landschappelijke uitgangspunten**
 - 5.1. Algemeen
 - 5.2. Positie plangebied
 - 5.3. Ecologische structuur
 - 5.4. Recreatieve structuur
 - 5.5. Geniedijkzone
 - 5.6. Rijnlanderwegzone
 - 5.7. Spoorzone
 - 5.8. Bennebroekerwegzone
 - 5.9. A4 en veiligheidszone
 - 5.10. Ontwikkeling bedrijfsterrein
 - 5.11. Het nieuwe netwerk
- 6. Programma**
- 7. Toelichting plankaart**

Bijlage: Verkeerskundig onderzoek

Plangebied A4 zone West

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Geniedijk, aan de oostkant door de A4, aan de zuidkant door de Bennebroekerweg en aan de westkant door de spoorlijn.

1. Aanleiding

Inhoudelijk aanleiding: Behoeftte aan luchthavengebonden bedrijventerreinen

De Schipholzone ontwikkelt zich door zijn hoogwaardige luchtvaartnetwerk en railfaciliteiten tot een van de best bereikbare en daardoor aantrekkelijkste vestigingsplaatsen voor het internationale bedrijfsleven in West Europa.

Vele nieuwe, luchthavengebonden bedrijven hebben zich gevestigd, niet alleen in de Schipholzone zelf, maar in de gehele agglomeratie.

De marktvraag kenmerkt zich door een drietal ontwikkelingen, die een cumulatief effect hebben. Te weten:

- De komst van een groot aantal buitenlandse bedrijven (waaronder veel Europese hoofdkantoren), aangevuld met internationaal opererende Nederlandse bedrijven.
- Veel nieuwe vestigingen die zich in snel groeiende sectoren bevinden (de nieuwe economie): ICT, medische/biotechnologie en nieuwe media.
- Een toenemende diversificatie van activiteiten: Value Added Logistics (waaronder assemblage), test-, training- en researchcentra en specifieke ICT-projecten (met name Telehouses, Data centres en Switch centres).

De aldus snel gegroeide en nog immer toenemende belangstelling voor vestiging in de regio, veroorzaakt een accelererende werking in de markt, die onder meer tot uiting komt in:

- een sterk toegenomen vraag naar kantoor- en bedrijfsruimte, c.q. bouwrijpe grond, die beduidend boven de langjarig gemiddelde uitgiftecijfers ligt.
- een toenemende aandacht van individuele bedrijven voor een specifiek 'passende' omgevingskwaliteit, waardoor het belang van het aanbieden van verschillende vestigings- c.q. kantorenmilieus (en huurniveaus) aanzienlijk groter is geworden.

De snelle ontwikkeling zoals omschreven is bovenverwachting geweest. Anno 2000 zijn de meeste kantoor- en bedrijfs-locaties volledig

uitgegeven, terwijl het planologisch beleid het tempo van de economische groei niet heeft kunnen bijhouden. Er is derhalve een inhaalslag nodig, temeer nu de sterke indruk bestaat, dat er sprake is van een structurele ontwikkeling met blijvende effecten voor het ruimtelijk en economisch beleid.

In de afgelopen jaren zijn diverse onderzoeken (HNS/Buck) gewijd aan de ruimtebehoefte van Schipholgebonden bedrijventerreinen. Conclusie hiervan is een behoefte van ca. 300 ha netto in de periode 2000-2015.

In de structuurvisie A4-zone, opgesteld door de gemeente Haarlemmermeer in samenwerking met SADC en AAS, wordt een beeld geschetst van het gehele gebied rond de knoop N201/A4. De visie geeft op hoofdlijnen de contouren voor ruimtelijke ontwikkelingen weer in het gebied. De verschillende te onderscheiden gebieden in de structuurvisie A4-zone behoeven een nadere gedetailleerder uitwerking. Zo ook het onderhavige plangebied. De in de structuurvisie A4-zone neergelegde structuur vormt hiervoor de basis.

Formele aanleiding:

Voor het plangebied is de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG) van toepassing geworden in april 1999. De wet voorkeursrecht is een instrument om grondspeculatie tegen te gaan. Enerzijds is inmiddels een goede positie verworven als het gaat om grondeigendom in het gebied. De WVG mag voor maximaal twee jaar worden gevestigd. Eis is dat er voor de datum waarop de WVG afloopt een ontwerp bestemmingsplan ofwel een structuurplan ter inzage wordt gelegd.

Volgens de WVG is dit voldoende om het voorkeursrecht op het gebied nog twee jaar te laten gelden. In deze periode zal duidelijkheid komen over het herziene streekplan en dus de haalbaarheid van de ontwikkeling van dit gebied.

2. Kader

- *Structuurvisie A4 zone*

In de periode 1999/2000 is de structuurvisie A4-zone opgesteld. SADC en AAS zijn mede opdrachtgevers van de visie. De provincie Noord-Holland is als toehoorder bij de visie betrokken. De visie is in overleg met genoemde partijen opgesteld.

De volgende doelstellingen zijn geformuleerd voor de Structuurvisie A4-zone:

- a. het in samenhang brengen en op elkaar afstemmen van de diverse ontwikkelingen ten behoeve van het garanderen van ruimtelijke kwaliteit;
- b. de opstelling van een structuurvisie A4-zone kan partijen van elkaars belangen doordringen en daarmee financiële risico's minimaliseren;
- c. in de Structuurvisie A4-zone dienen maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid te worden verkend en waar mogelijk geconcretiseerd; verkeerskundige randvoorwaarden moeten worden geformuleerd waaronder de ontwikkeling van (delen van) de A4-zone kan plaatsvinden;
- d. de Structuurvisie A4-zone moet het kader scheppen op grond waarvan toekomstige ontwikkelingen in de A4 zone kunnen worden beoordeeld;
- e. door het opstellen van de Structuurvisie A4-zone zal het realiseren van projecten in het structuurvisiegebied moeten worden bespoedigd.

In de structuurvisie A4-zone wordt een beeld geschetst van het gehele gebied rond de knoop N201/A4. De visie geeft op hoofdlijnen de contouren voor ruimtelijke ontwikkelingen weer in het gebied. De verschillende te onderscheiden gebieden in de structuurvisie A4-zone behoeven een nadere gedetailleerder uitwerking. Zo ook de A4 zone West. De in de structuurvisie A4-zone neergelegde structuur vormt hiervoor de basis.

- *Ruimtelijk economische visie Schipholregio*

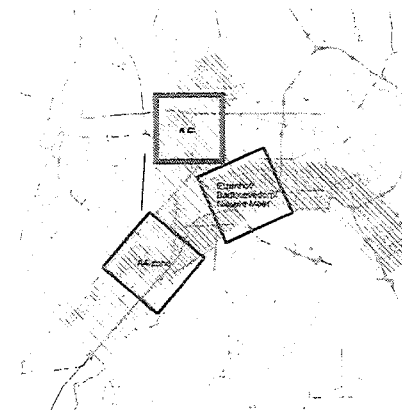
Deze visie is de eerste, gemeenschappelijk door Amsterdam, Haarlemmermeer en Noord-Holland ontwikkelde, visie op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het gebied rond Schiphol.

De visie geeft twee hoofdassen van ruimtelijke ontwikkeling aan:

1. Nieuw-Vennep – Amsterdam Zuid-Oost.
(met A4/A10, HSL, Noord-Zuidlijn en intercitylijnen als hoofdinfrastructuur)
Nadruk op kantoor- en hoogwaardige activiteiten
2. Havengebied-A5
(met A5, N201, OLS en zijtak Zuid-Tangent als hoofdinfrastructuur)
Nadruk op distributie en logistieke activiteiten

Het plangebied A4 zone West ligt op beide ontwikkelingsassen en vormt daarmee een belangrijk scharnierpunt in de economische ontwikkelingszone rond Schiphol.

Ruimtelijk
Economische
Visie
Schipholregio:
hoofdassen



- *Bestuursforum; advisering over toekomstige kantoor- en bedrijvenlocaties Schipholregio*

Het Bestuursforum Schiphol is door het Rijk gevraagd om een voorstel te formuleren voor nieuwe Schipholgebonden bedrijven- en kantorenterreinen.

De A4 zone West ziet het bestuursforum als een vervolg op de bedrijvenlocatie Lijnden/Lutkemere en het SLP gebied. Met betrekking tot de toekomstige bedrijfsontwikkeling in dit gebied wordt geconstateerd dat het scala van activiteiten op bedrijventerreinen zich snel verbreedt. Met name het doorzetten van "Value Added Logistics" wordt als een voor de regio belangrijke en interessante ontwikkeling, die nadrukkelijk

gestimuleerd moet worden. Het gaat hierbij naast distributieprocessen om moderne assemblage technieken (systems integration), het testen van nieuwe producten, het trainen van personeel en (toegepaste) research & development activiteiten (o.a. software). Bovendien wordt de regio geconfronteerd met het nieuwe fenomeen "Telehouses c.q. Switchcentres", die als onderdeel van de "harde infrastructuur", nodig voor het aantrekken van andere ICT en hi-tech bedrijven in ieder geval ten dele in het Triple-A gebied moeten worden geaccommodeerd.

- *Streekplan Noord-Holland Zuid; onderzoek kantoor- en bedrijvenlocaties Schipholregio; afweging*

In het kader van het streekplan Noord-Holland Zuid formuleert de streekplanwerkgroep "kantoren en bedrijvenlocaties Schipholregio" het voorstel voor de opname van locaties in het nieuwe streekplan. De eerder genoemde Ruimtelijk-economische visie Schipholregio vormt hierbij een bouwsteen. Nauwe afstemming vindt plaats met het Bestuursforum Schiphol.

- *Knoop A4/A5/N201: aanpassing hoofdinfrastructuur*
Voor de oplossing van de knoop A4/A5/N201 is door Rijkswaterstaat op 16 november het volgende voorstel gedaan:
 - 'Link N201/A5/A4;
 - Nieuwe aansluiting bij Bennebroekerweg, waarbij de huidige aansluiting N201 vervalt;
 - Doortrekken van de Bennebroekerweg naar N201 (verlengde Fokkerweg)
 - Opwaardering Fokkerweg tussen omgelegde N201 en A9;
 - Afspraken over beheersing van verkeer naar A4 vanaf N207 en vanaf de 'link';
 - Doortrekken Spoorlaan/Rijnlanderweg naar N207.

Provincie Noord-Holland en gemeente Haarlemmermeer hebben aangegeven dat op basis van dit voorstel verder gestudeerd kan worden. Daarbij zijn vervolgacties benoemd waarbij een aantal relevant zijn voor het plangebied A4 zone West:

- Exacte locatie van een nieuwe aansluiting Bennebroekerwe/A4.
- Ontsluiting Beukenhorst Oost-Oost in zuidelijke richting (aansluiting Bennebroekerweg);
- Aanleg van een parallelweg richting N207;

Daarnaast dient de interne ontsluiting van de bedrijventerreinen nader te worden uitgewerkt.

CASH studie: onderzoek doortrekking Noord-Zuidlijn

'Regionale openbaar vervoer verkenning voor de Corridor Amsterdam – Schiphol – Haarlemmermeer' (CASH-studie).

Alle bij dit gebied betrokken overheden hebben het belang van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in de genoemde corridor onderkend, en hebben gezamenlijk een studie uitgevoerd naar de bereikbaarheid van het regionale openbaar vervoer in de corridor: De corridor maakt onderdeel uit van de regionale visie op een samenhangend hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de noordvleugel van de Randstad, Regionet. In Regionet is deze corridor bestempeld als één van de meest strategische verbindingen voor het vervolmaken van een regionaal openbaar vervoernetwerk. Uit de eerste resultaten lijkt de verlenging van de Noord-Zuidlijn tot Nieuw-Vennep de beste resultaten te leveren. Het tracé van de Zuid-Tangent + de zuidelijke aftakking zouden hiertoe worden benut. Indien doortrekking naar Nieuw-Vennep (nog) niet haalbaar is zal het eindpunt van een Noord-Zuidlijn zich in onderhavig plangebied bevinden. Bij de verdere uitwerking van dit plan zal hiermee rekening moeten worden gehouden.

3. Verkeerskundige analyse

3.1. *Onderzoek in aanvulling op verkeerskundige analyse structuurvisie A4 zone*

In het kader van de Structuurvisie A4 zone is in 1998 (Verkeersonderzoek A4 zone; ARCADIS) en in 1999 (Verkeersonderzoek A4 zone, model II) onderzoek verricht naar de verwachte verkeerskundige effecten van de ontwikkeling van de werkgelegenheid ten Zuiden van de N201. Bij de nadere uitwerking van de Structuurvisie A4 zone is naar aanleiding van voortschrijdend inzicht ARCADIS opnieuw verzocht om een verkenning van de verkeerskundige effecten en consequenties (zowel op wegvakniveau als op kruispuntniveau) van de voorgenomen modellen uit te voeren. Behalve de sneller groeiende werkgelegenheid en de als gevolg daarvan aangepaste cijfers is ook de discussie met Rijkswaterstaat directie Noord-Holland en de provincie inzake de oplossingsmogelijkheden voor het knelpunt N201/A4/A5 aanleiding geweest voor een actuele verkeerskundige verkenning.

Kenmerkend voor de beschouwde modellen is dat naast de N201 en de doorgetrokken Weg om de Noord andere toevoerwegen onderdeel uitmaken van de ontsluiting van de bedrijventerreinen ten Oosten en ten Westen van de A4.

3.2. *Uitwerking 4 varianten*

Het doel van het verkeersonderzoek is om op basis van de meest recente inzichten rondom de ruimtelijke ontwikkelingen in de A4 zone te onderzoeken onder welke voorwaarden de verkeersafwikkeling op het wegennet voldoende kwaliteit heeft. Hiertoe zijn 4 infrastructurele varianten opgesteld en geanalyseerd.

Variant 1: ontsluiting Kruisweg-Zuid via de Bennebroekerweg.

Deze variant is gebaseerd op model 1 (dwarsmodel) van de structuurvisie A4 zone.

Variant 2: Zuidelijke omleiding N201.

Deze variant is gebaseerd op model 2c (flankenmodel) van de structuurvisie A4 zone.

Variant 3: Reconstructie A4, aansluiting ter hoogte van de Geniedijk.

Uitgangspunt is een evenwijdige structuur langs de A4 op het deel Burgerveen-A5. In deze variant ligt de aansluiting voor het verkeer van en naar Hoofddorp ter hoogte van de kruising van de Geniedijk met de A4.

Variant 4: Reconstructie A4, aansluiting ter hoogte van de Van Heuven Goedhartlaan.

Ook bij deze variant is sprake van een evenwijdige constructie langs de A4. In deze variant komt de aansluiting van het verkeer van en naar Hoofddorp zuidelijker te liggen, namelijk in het verlengde van de Van Heuven Goedhartlaan.

3.3. *Toelichting voorkeursmodel: Evenwijdige structuur A4*

Varianten 1 en 2 resulteren in problematische afwikkelingen op bijna alle beschouwde kruispunten.

De knelpunten waarmee de varianten 1 en 2 kampen treden grotendeels niet op bij de varianten 3 en 4. Bij variant 3 trekt de directe ontsluiting van de Beukenhorsten op de A4 (te) veel verkeer.

Variant 4 is de enige variant die zowel het oostelijk deel als het westelijk deel van de A4 voldoende kan ontsluiten.

De uiteindelijke externe ontsluiting van het gebied is afhankelijk van de afronding van de MER N201/A4/A5 en de discussie met Rijkswaterstaat directie Noord-Holland en de provincie inzake de hoofdinfrastructuur rondom de A4.

3.4. *Gemeentelijke uitgangspunten bij de nadere uitwerking externe ontsluiting A4 zone West*

- Het gebied A4 zone West zal op de hoofdinfrastructuur ontsloten worden via een evenwijdige structuur van de A4, ten Zuiden van de Geniedijk.
- Beukenhorst Oost-Oost zal voor het overgrote deel van dezelfde (hoofd)ontsluiting gebruik moeten maken.
- secundaire ontsluitingen van het gebied A4 zone West via een toekomstige onderdoorgang naar de Spoorlaan (zie Masterplan stad Hoofddorp; nader uit te werken) en via de Bennebroekerweg
- de Rijnlanderweg maakt voor de A4 zone West geen onderdeel uit van de ontsluitingsstructuur en houdt in dit gebied een lokaal karakter.



35 KE
40 KE
45 KE
50 KE

60 KE

55 KE

65 KE

4. Randvoorwaarden

4.1. Geluid

Het plangebied ligt nagenoeg geheel binnen de geluidscontour van 35 Ke, wat betekent dat in principe geen nieuwbouw van woningen plaats mag vinden. De Rijnlanderweg ligt zelfs binnen het gebied binnen de contour van 50 Ke, wat formeel betekent dat alleen als vervangende nieuwbouw van woningen wordt toegestaan.

4.2. Veiligheid

Alleen de IR 10-5° contour uit de PKB Schiphol en omgeving (1995) is op de kaart van het structuurplan aangegeven. Het bestuurlijk overleg tussen Rijk, Provincie en Gemeenten over uitgangspunten van het toekomstig veiligheidsbeleid loopt nog. Onderhavig structuurplan zal zonnodig na de afronding van het bestuurlijk overleg hierop worden aangepast.

4.3. Civiele techniek

Verbinding plangebied - Van Heuven Goedhartlaan; Met betrekking tot de fysieke inpassing van deze weg moet er nog onderzoek worden gepleegd naar de problematiek van de kruising met de Schipholspoorlijn. Gezien de aanwezigheid van de Zuidtangentbaan is deze onderdoorgang vrij gecompliceerd. De noodzaak van deze verbinding is eveneens aangegeven in discussie rond het verkeerscirculatieplan Hoofddorp en het Masterplan stad Hoofddorp.

4.4. Ruimtereserveringen

- a. Overslag van hoogwaardige, tijdkritische goederen (HSL combi) gekoppeld aan het Ondergronds Logistiek systeem.
- b. Uitbreiding opstelvoorzieningen
- c. Een eindstation van de Noord-Zuidlijn

ad a: Overslag van hoogwaardige, tijdkritische goederen (HSL combi) gekoppeld aan het Ondergronds Logistiek systeem.

Na overleg en correspondentie is zowel door Verkeer en Waterstaat (op basis van het Railned onderzoek) en NS Railinfrabeheer aangegeven dat de voorkeurslocatie voor een Railoverslag tijdkritische goederen gekoppeld aan het OLS "de Hoek bovengronds" is.

Voorgesteld wordt om in de A4 zone West een OLS (buis + terminal) ruimtelijk niet onmogelijk te maken, maar geen reserveringen op te nemen voor een bovengrondse verbinding.

ad b: Uitbreiding opstelvoorzieningen

NS Railinfrabeheer verwacht uitbreiding van de huidige opstelvoorziening (160 bakken) met 87 in 2004 en 53 in 2010. Het extra ruimtebeslag wordt vooralsnog op 60-80 meter geschat parallel aan de huidige voorzieningen. Met deze reservering wordt in het onderhavige plan rekening gehouden.

ad c: een eindstation van de Noord-Zuidlijn

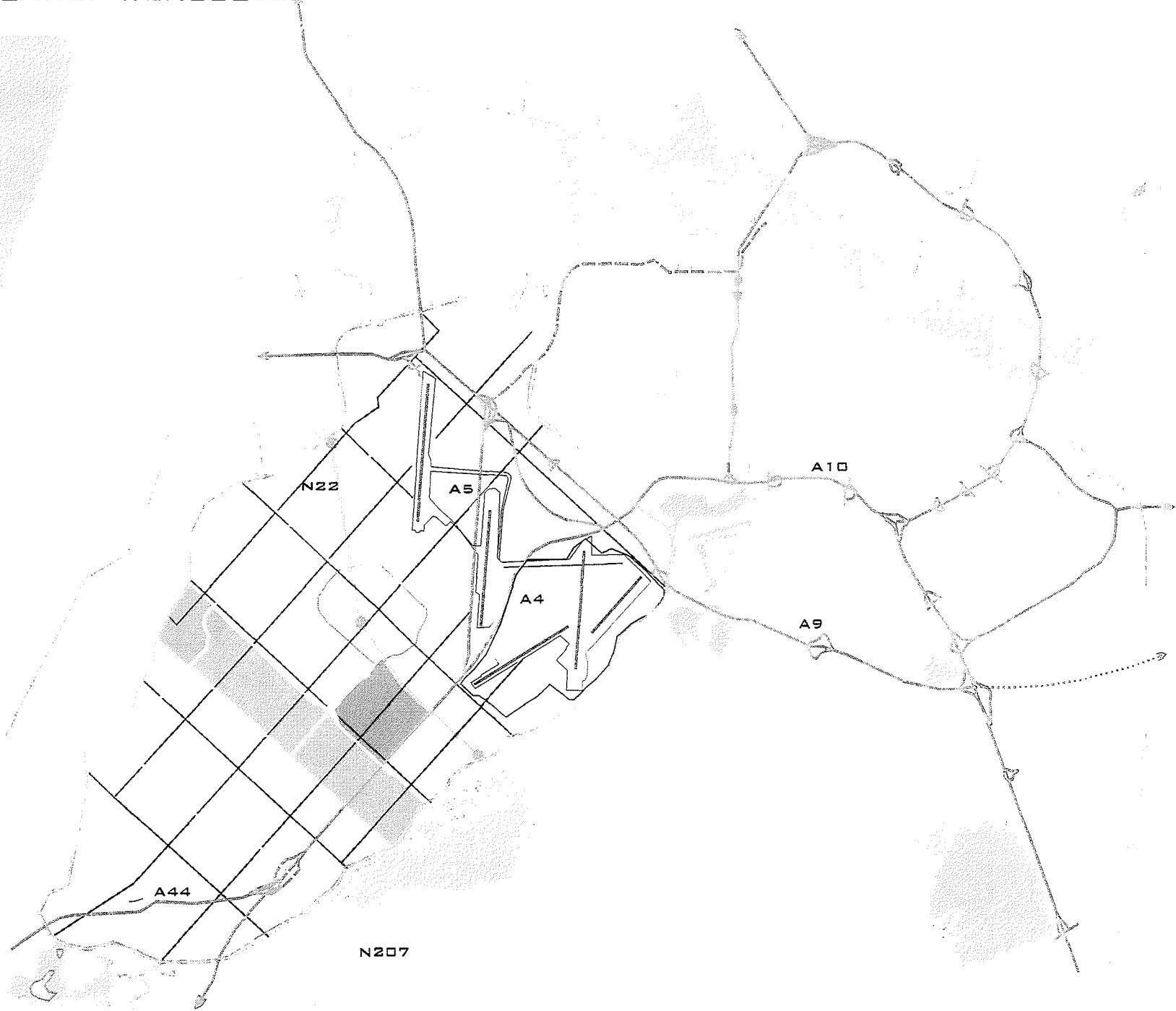
In de CASH studie (corridor Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp) wordt vooralsnog uitgegaan van een Noord-Zuidlijn op het Zuid-Tangent tracé met vertramming tot aan Nieuw-Vennep.

Alleen wanneer dit niet haalbaar blijkt zal nabij station Hoofddorp rekening gehouden moeten worden met een eindstation Noord-Zuidlijn + overstap op het Zuid-Tangent systeem.

Binnen het structuurplan zal hier vooralsnog een optie voor worden opgehouden.

ECOLOGISCH-RECREATIEF WENSBEELD

- GENEDIJK (300 M.-ZONE)
ECOLOGISCH
- HISTORISCHE POLDERLIJNEN
- WATER/RINGDIJK
- GROENE CARRE
- DUINEN
- PLANGEBIED



5. Stedenbouwkundige en landschappelijke uitgangspunten

5.1. Algemeen

Opgave en aanpak

Vanzelfsprekende uitgangspunten voor het uiteindelijke ontwerp van de A4-zone west zijn een hoge landschappelijke en architectonische kwaliteit. Maar op welke wijze kan dat worden bereikt, waar moet aan gedacht worden? Hoe kunnen de bestaande, soms verborgen ruimtelijke kwaliteiten in en langs dit uitgestrekte gebied worden gebruikt? Hoe kunnen deze op een goede manier worden geïntegreerd in de voorgenomen ontwikkelingen? Deze visie doet een eerste verkenning naar de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten, zet deze af tegen de verwachte ontwikkelingen en beschrijft vervolgens op hoofdlijnen een aantal ruimtelijke uitgangspunten en randvoorwaarden.

Eerst wordt ingegaan op de positie van het plangebied in de omgeving, waarbij aspecten als de ecologische en recreatieve structuur van belang zijn. Vervolgens wordt ingezoomd op min of meer onderscheidbare ruimtelijke onderdelen binnen het plangebied.

- Het oude netwerk: Rijnlanderweg en Bennebroekerweg
- Geniedijk zone
- Spoorzone
- A4 en veiligheidszone
- Ontwikkeling bedrijfsterrein
- Het nieuwe netwerk: ontsluiting plangebied

5.2. Positie plangebied

De A4-zone is te beschouwen als onderdeel van het kerngebied van de Schipholregio, de zgn. "nieuwe Y" (Ruimtelijk-economische visie Schipholregio; provincie Noord-Holland, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer). Als ontwikkelingsperspectief voor de A4-zone west worden "kantoren" (bij station) en "logistiek" aangegeven. Op dit hoge schaalniveau wordt duidelijk dat de A4-zone west onderdeel van de programma-reeks is, die zich presenteert langs het infrastructuur-systeem A4, A5 en Zuidas.

Het "werkgebied" A4-zone west wordt nu al omgeven door andere werkgebieden. Aan de westzijde Graan voor Visch en De President, aan de noordzijde de Beukenhorsten, aan de oostzijde Kruisweg-zuid en de

Rijsenhoutse concentratie van glastuinbouw. In de meest noordelijke hoek van het plangebied, nabij het station, is sprake van kantoormilieu. Juist in zo'n uitgestrekt werkgebied is het belangrijk ook landschappelijke eenheden van enig formaat op te nemen. Verschillende aanleidingen zijn hiertoe in het plangebied aanwezig; met name de Geniedijk en de zone van de Rijnlanderweg lenen zich hiervoor.

5.3. Ecologische structuur

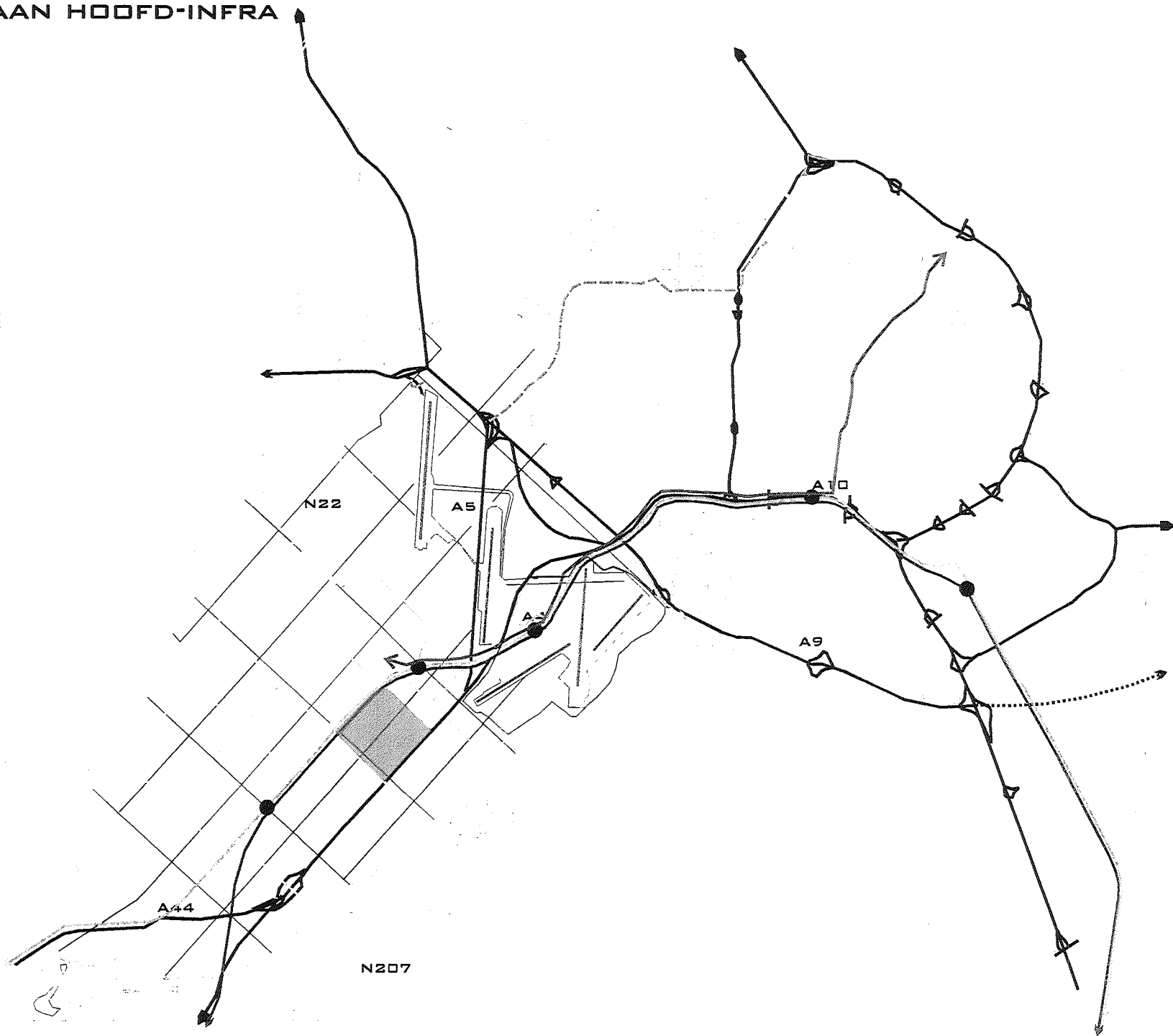
De basis van het ecologische raamwerk in de Haarlemmermeer is opgebouwd uit de Ringvaart en de Geniedijk. Op termijn zal daar Park21 aan worden toegevoegd. Op dit niveau wordt de verbinding gelegd tussen natuur in Haarlemmermeer en de omringende groengebieden. Dit ecologische raamwerk wordt sterker indien dwarsverbindingen van wegen en tochten een rol spelen als ecologische verbindingzones binnen de polder. (natuurbeleidsplan; gemeente Haarlemmermeer, 1997). Het plangebied ligt ingeklemd tussen de Geniedijk en het toekomstige Park21. Diverse tochten en wegen binnen het plangebied kunnen een rol gaan spelen als ecologische dwarsverbinding tussen Geniedijk en Park21. Hiertoe dient onderzocht te worden voor welke natuur (welke soorten) dit zinnig is, welke inrichtingseisen vervolgens aan deze verbindingen moeten worden gesteld (dimensionering, vegetatiestructuur, nat of droog, etc.) en welke beeldkwaliteit daarbij mogelijk is. De waterstructuur in het plangebied krijgt bij de verdere uitwerking bijzondere aandacht.

5.4. Recreatieve structuur

De noordelijke rand van het plangebied is de Geniedijk, die wordt ontwikkeld als een aaneengesloten groen lint. Met de voorgenomen nieuwe fietsbrug over de A4 wordt het een van de belangrijkste oost-west fiets- en wandelverbindingen binnen de polder. Direct ten zuiden van het plangebied ligt het plangebied voor Park21. Het realiseren van aantrekkelijke recreatieve verbindingen tussen Geniedijk en Park21 is dus een belangrijk uitgangspunt. Hiertoe leent een verkeersluwe Rijnlanderweg zich bijzonder goed, maar ook de westrand komt in aanmerking.

LIGGING LOKATIE AAN HOOFD-INFRA

- SNELWEGEN
- HSL
- NS/ ICT NETWERK
- ZUID TANGENT
- NZ-LIJN
- ▨ PLANGEBIED



5.5. Geniedijkzone

Beschrijving huidige situatie

- Asymmetrisch dijkprofiel. Aan de keelzijde ligt een fietspad, aan weerszijden beplant met zwarte populieren. Aan de frontzijde een wandelpad, zonder beplanting. Het Voorkanaal is 10 m breed.
- De Geniedijk is een continue element in polder, met name door het markant profiel van de beplanting.

Waarneming Geniedijk vanuit landschap.

- De Geniedijk is belangrijk als oriëntatiemiddel. De Zichtlijnen en -velden, met name aan de frontzijde (ook vanaf grotere afstand), zijn een belangrijk ontwerpmiddel.
- De Geniedijk is een zeer markant en bijzonder landschappelijk object, dat vanuit het omringende landschap gezien mag en moet worden. Zowel vanaf korte afstand, liefst vanuit een zo laag mogelijk standpunt, als vanaf grotere afstand.

Waarneming vanaf dijk zelf.

- Door laten klinken dat de Geniedijk een eigen tracé heeft, onafhankelijk van polderstructuur. Komt in het plangebied tot uiting in de verdraaiing van de Geniedijk ter hoogte van batterij.
- Verhoogde positie waarnemer (5 m boven maaiveld polder) maakt verre uitzichten mogelijk. Fietsbruggen versterken dit nog.

Cultuurhistorische aspecten

De Geniedijk maakt deel uit van het strategisch landschap. Relatie met zuidelijke polder als inundatiekom. Openheid landschap aan frontzijde is een cultuurhistorisch gegeven. Dit moet in het landschappelijk ontwerp doorklinken.

- De zgn. “verboden kringen” waren bedoeld om een open gezichts- en schootveld te behouden aan de frontzijde van de Geniedijk. Hierbinnen golden bepalingen t.a.v. bouwwerken en beplantingen. Er waren 3 verboden kringen, totaal 1000 meter. Kleine kring: 300 m, alleen kleine houten bouwwerken toegestaan. Middelbare kring volgende 300 m, alleen houten huizen, minder stringent. Grote kring, volgende 400 m, gebouwen wel toegestaan.

Beleid / verwachte ontwikkeling

- Provincie NH heeft de cultuurhistorische waarden beschreven en richtlijnen gegeven voor inrichting en beheer (Stoffel, 1997). De Geniedijk is als onderdeel van de Stelling van Amsterdam UNESCO monument.

- De verkeerskundige visie die is ontwikkeld in het kader van “Hoofddorp Stad” gaat uit van een “vergroete ruit” naar het oosten. De Van Heuven Goedhartlaan wordt in deze visie onder het spoor doorgetrokken naar de A4-zone west, om daar als “zuidelijke link” ten zuiden van en parallel aan de Geniedijk door te lopen, en aan te sluiten op de A4. Vanuit deze “zuidelijke link” kan de A4-zone west en Beukenhorst verder worden ontsloten. Waarschijnlijk zijn hiertoe nieuwe coupures in de Geniedijk noodzakelijk.

Randvoorwaarden / uitgangspunten

In “kleine verboden kring” (300 m) is “strategisch landschap” het uitgangspunt voor het ontwerp. Dit zou kunnen in de vorm van enkele zichtvelden vanuit het plangebied op de Geniedijk. Deze zichtvelden bieden mogelijkheden om de Geniedijk tot ver in het plangebied zichtbaar te maken.

De Geniedijk heeft een eigen landschappelijke dominantie: op juiste wijze inzetten in het stedenbouwkundig plan (i.p.v. negeren). Belangrijke ontwerpmiddelen: lokaliseren van nabijgelegen infrastructuur, rooilijnen, dimensioneren van bouwwerken (volume, hoogte, etc.). Oriëntatie van polderkavels ten opzichte van de Geniedijk laten doorklinken in het stedenbouwkundig plan.

5.6. Rijnlanderwegzone

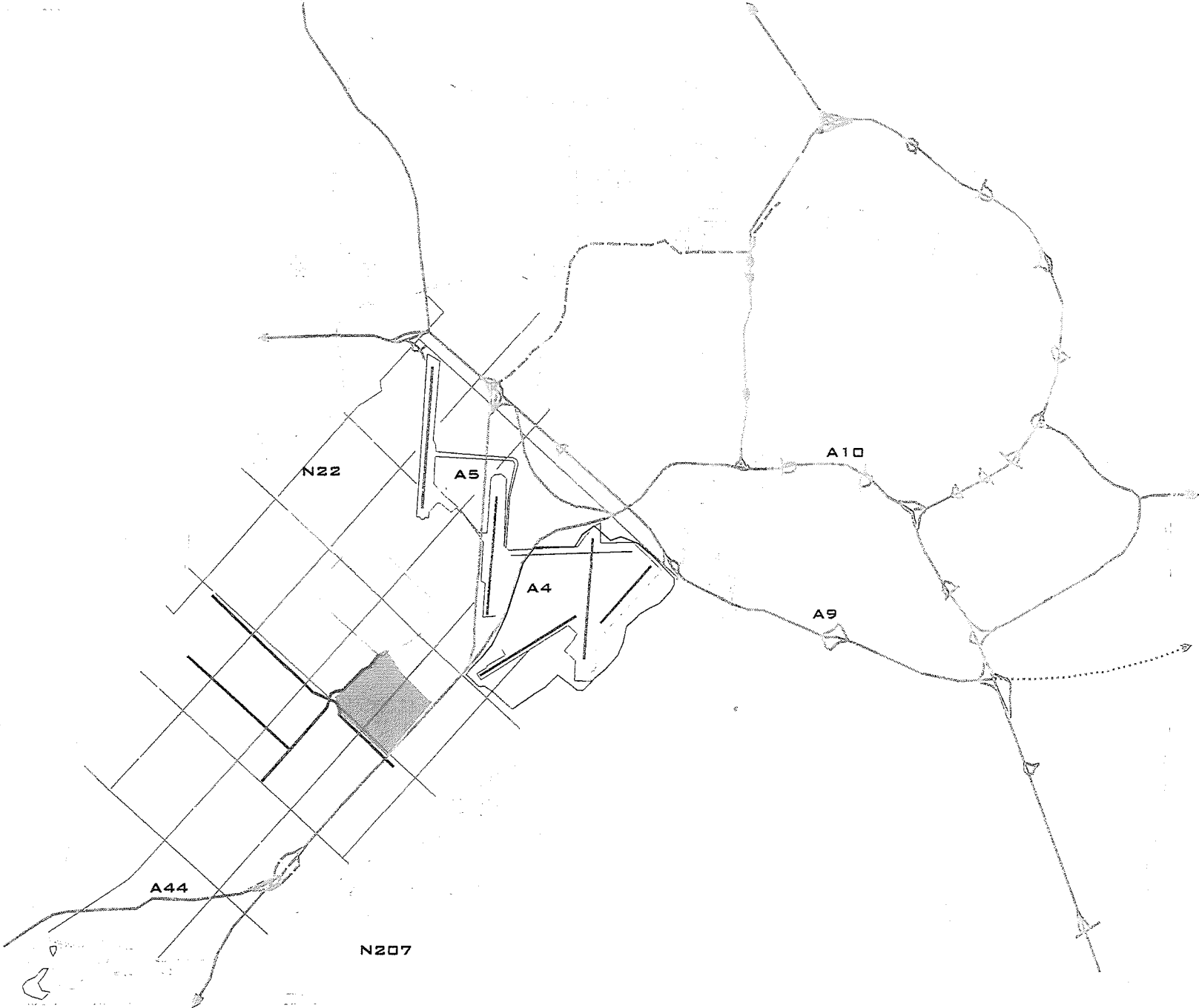
Beschrijving huidige situatie

- De Rijnlanderweg is een van de zeer lange Noord - Zuid wegen in de polder, die in hoge mate de landschappelijke beeldkwaliteit van de polder vertegenwoordigen. De Rijnlanderweg is ten zuiden van de Geniedijk nog een typisch agrarische weg. Ten noorden van de Geniedijk zijn langs de Rijnlanderweg bedrijfsterreinen ontwikkeld (De Hoek, Beukenhorst) en is deze sterk van karakter veranderd.
- De rijke variatie aan boerderijtypes heeft een cultuurhistorische waarde. De bestaande bebouwing en de tussen gelegen kopkavels hebben een grote opnamecapaciteit voor kleinschalige ontwikkelingen.
- Binnen het plangebied is de Rijnlanderweg nog een karakteristieke Noord - Zuid polderweg, die zich kenmerkt door erven en erfbeplanting in regelmatig ritme van 100 tot 300 m. Typisch profiel: relatief smalle rijweg, eenzijdige bomenrij, eenzijdig fietspad, berm sloten.
- In potentie is de Rijnlanderweg een ecologische en recreatieve corridor.

Bestaande beleid (bestaande visies)

HISTORISCHE LIJNEN EN VERSCHOVEN RASTER

- HISTORISCHE LIJNEN
- VERSCHOVEN RASTER
- ▨ PLANGEBIED



- Binnen het plangebied heeft de Rijnlanderweg tot nu toe een lokale functie, hoewel de verkeersdruk sterk is toegenomen. Het huidige beleid gaat uit van het zoveel mogelijk afwaarderen, ten gunste van lokaal en langzaam (recreatief) verkeer. In principe is het beleid om bestaande polderwegen te respecteren door de aanleg van nieuwe, zwaardere wegen niet op of langs, maar op enige afstand parallel aan de oude structuur te projecteren (Visie 2015, Ontwerp Basiskaart).

Verwachte ontwikkelingen

- Door de verwachte toekomstige ontwikkeling van de A4-zone west zal de Rijnlanderweg centraal in een bedrijfsgebied komen te liggen. Er zal een omkering van het landschap plaatsvinden: van een weg in een open landschap naar een kleinschalige corridor in een bedrijventerrein.

Randvoorwaarden, uitgangspunten

- Rijnlanderweg **niet** opwaarderen tot ontsluitingsweg bedrijfsterrainen, omdat dat verlies van bestaande kwaliteiten zou betekenen.
- Afwaarderen Rijnlanderweg is uitgangspunt: als verkeersluwe weg kunnen kwaliteiten en mogelijkheden optimaal benut worden: alleen ontsluiting van functies aan de weg zelf en daarnaast aantrekkelijke (rustige) fietsroute (tussen Geniedijk en Park21).
- De huidige bebouwing en erven liggen grofweg in flankerende zones van 100 meter. De kwaliteiten van de Rijnlanderweg worden nog beter benut wanneer een Rijnlanderweg-zone (totaal 200 m breed) als andersoortige zone binnen het grootschalige bedrijfsterrain herkenbaar blijft.
 - Binnen deze zone wordt het bestaande profiel (weg, fietspad, bomen, erven, boerderijen) gehandhaafd. Op de erven en kopkavels gericht passende kleinschalige nieuwe ontwikkelingen stimuleren. Eventuele kruisingen zodanig vormgeven dat de continuïteit van de Rijnlanderweg prevaleert.
 - De ecologische en recreatieve functie van de Rijnlanderweg - zone kan worden versterkt, bijvoorbeeld door toestemming voor kleinschalige ontwikkelingen te koppelen aan randvoorwaarden voor aanleg nieuw groen.

5.7. Spoorzone

Huidige Situatie

- NS en HSL spoorlijnen, deels op spoordijken. Er zijn meerdere hoog liggende fly-overs die vanaf grote afstand zichtbaar zijn. Nabij het

station ligt ook nog (ter plekke diepliggend) het tracé van de Zuidtangent.

- Er is sprake van druk treinverkeer.
- Tussen de spoorlijnen en het plangebied ligt een groot NS spooreplacement, met veel rangeerbewegingen.
- Emplacement wordt begrensd door bermsloot, met ecologisch ingerichte oevers.

Beleid / verwachte ontwikkeling

- Vergroting spooreplacement.

Randvoorwaarden/uitgangspunten

- Vanuit A4-zone West is een boeiend zicht op bedrijvigheid treinen. TGV's en NS treinen rijden over fly-overs, rangeren van NS-treinen, geparkeerde NS treinen, etc.
- Vanuit de treinen bestaat zicht op de A4-zone West, vanaf de fly-overs zelfs een zeer goed zicht.
- Deze uitgangspunten zijn gunstig voor het ontwerpen van de westrand van het bedrijfsterrain. Er is sprake van een zichtlocatie.
- Tussen de bedrijfsterrain en het spooreplacement ruimte reserveren voor landschappelijke inrichting. Hierbij moet niet gedacht worden aan het dichtplanten, maar juist het verfraaien van de confrontatie van 2 totaal verschillende werelden.
- Bij vergroting van het spooreplacement ook verplaatsing van de bermsloot met ecologisch profiel. Een ecologische verbinding tussen het voorkanaal van de Geniedijk en Park21 lijkt hier haalbaar.

5.8. Bennebroekerwegzone

Huidige Situatie

- De huidige Bennebroekerweg is karakteristieke een Oost - West polderweg, ter hoogte van het plangebied nagenoeg zonder bebouwing. Typisch profiel: relatief smalle rijweg, koppeling met Bennebroekertocht, eenzijdige bomenrij op talud tussen weg en tocht, eenzijdig fietspad.
- In potentie is de Bennebroekerweg een recreatieve corridor.

Beleid / verwachte ontwikkeling

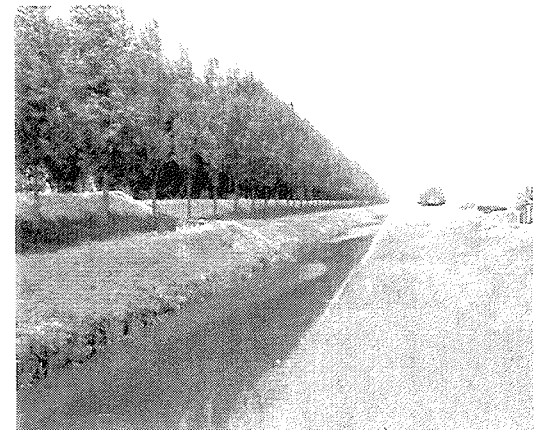
- De Nieuwe Bennebroekerweg zal worden doorgetrokken naar de A4. Daarbij wordt in principe uitgegaan van het principe van het



AANTREKKELIJKE BEBOUW. RIJNLANDERWEG



AANTREKKELIJKE FIETS- EN WANDELROUTE



GENIEDIJK



GENIEDIJK EN RIJNLANDERWEG



GENIEDIJK EN BEUKENHORST



RIJNLANDERWEG

vershoven raster. Dit betekent het respecteren van de bestaande polderweg door de aanleg van de nieuwe, zwaardere weg niet op of langs, maar op enige afstand parallel aan de oude structuur te projecteren.

- De bestaande (oude) Bennebroekerweg ter hoogte van de A4-zone west kan dan ook worden afgewaardeerd tot lokale weg en fietsroute.

Randvoorwaarden/uitgangspunten

- Nieuwe Bennebroekerweg aanleggen volgens principe verschoven raster, conform de wijze waarop dat reeds ten zuiden van Hoofddorp is gebeurd.
- Oude Bennebroekerweg afwaarderen tot verkeersluwe weg: alleen ontsluiting van functies aan de weg zelf en daarnaast aantrekkelijke (rustige) fietsroute.
In het ontwerp voor de zuidelijke rand van de A4-zone west (bedrijfsterreinen) het historische ontwikkel mechanisme laten doorklinken: ontwikkeling in Oost - West richting gaan vanwege de kavelmaat altijd in stappen van 1000 meter.
- De zone tussen oude en nieuwe Bennebroekerweg inrichten als overgang tussen bedrijfsterrein en Park21.

5.9. A4 en veiligheidszone

Huidige Situatie

- De A4 is een grootschalig voorbeeld van het nieuwe netwerk in de polder. Vanaf de A4 is de grootschalige openheid van het polderlandschap nu nog goed te ervaren.

Randvoorwaarden / uitgangspunten

- Uitgangspunt voor de inrichting van de veiligheidszone is het manifest maken van de grootschaligheid van het landschap vanuit de A4.
De oostelijke rand van het bedrijfsterrein is te beschouwen als zichtlocatie langs de A4. Hier presenteert Hoofddorp zich aan de langstreckende verkeersstroom op de A4

5.10 Ontwikkeling bedrijfsterrein

Vestigingsvoorwaarden worden niet alleen bepaald door de economische aspecten van de locatie, maar ook door de ruimtelijke- en duurzaamheidsaspecten. Duurzaamheid wordt onder meer gezocht in het terugdringen van verspilling van ruimte. Geen restgroen maar landschapsonwerp!

Randvoorwaarden / uitgangspunten

- Concentratie van verstedelijking: uitgaan van een maximale dichtheid op die delen die kunnen worden ontwikkeld tot bedrijfsterrein. In contrast hiermee kunnen dan landschappelijke eenheden van formaat worden ingericht met hoogwaardig groen en water (zie bijvoorbeeld de uitgangspunten onder Geniedijk - zone).
- Intensivering van het grondgebruik binnen het bedrijfsterrein kan door stapeling van functies (waaronder parkeren), het koppelen van bebouwing en het gezamenlijk gebruik van ruimte-intensieve functies (manoeuvrerruimte).
- Intensivering van het grondgebruik en de gewenste hoge beeldkwaliteit vormen uitgangspunten voor de uitgiftevoorwaarden. Om dit zeker te stellen zullen stedenbouwkundige eisen gesteld worden aan (interne en externe) rooilijnen, bebouwingspercentages, parkeren, overgangen bebouwd en onbebouwd, architectuur en materialen.
- Externe en interne randen ontwerpen als zichtlocaties.

5.11. Het nieuwe netwerk

Uitgangspunten / randvoorwaarden

- Afwaarderen van het oude netwerk Rijnlander- en Oude Bennebroekerweg betekent dat de ontsluiting van de bedrijfsterreinen binnen de A4-zone west via nieuwe parallelle ontsluitingswegen moet worden geregeld. Het oude netwerk wordt uit principe niet gebruikt voor ontsluiting van bedrijfsterreinen in de A4-zone.
- Het nieuwe netwerk wordt volledig parallel aangelegd: afslagen vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg leiden direct het plangebied in.
Speciale aandacht voor het ruimtelijk ontwerp van de kruisingen van het oude met het nieuwe netwerk. Het gebruik van het oude netwerk ten behoeve van ontsluiting bedrijfsterreinen dient te worden vermeden.

6. Programma

In het noordwestelijk deel van het plangebied wordt voor de lange termijn rekening gehouden met 20 ha Schipholgebonden kantoren in de oksel van de van de Geniedijk en het spoor, op loopafstand van het NS station Hoofddorp.

In het overige plangebied is ruimte voor ruim 180 ha netto Schipholgebonden bedrijven. Met betrekking tot de aard van de te verwachten bedrijfsontwikkeling wordt het volgende opgemerkt:

Het scala van activiteiten op bedrijventerreinen verbreedt zich snel. Met name het doorzetten van "Value Added Logistics" dient als een voor de regio belangrijke en interessante ontwikkeling te worden gezien, die nadrukkelijk gestimuleerd moet worden. Het gaat daarbij naast distributieprocessen om moderne assemblage technieken (systems integration), het testen van nieuwe producten, het trainen van personeel en (toegepaste) research & development activiteiten (o.a. software). Bovendien wordt de regio geconfronteerd met het nieuwe fenomeen "Telehouses c.q. Switchcentres", die als onderdeel van de "harde infrastructuur", nodig voor het aantrekken van andere ICT en hi-tech bedrijven in ieder geval ten dele in het Triple-A gebied moeten worden geaccommodeerd.

Anno 2000 is voor de opvang van de bovenomschreven bedrijven, die veelal sterk luchthavengebonden zijn, uitsluitend "Lijnden" beschikbaar, dat nagenoeg (op twee kavels na) is uitgegeven. Met name wat de huisvesting van grote projecten betreft (meer dan 20.000 m² grond) bestaat momenteel een lacune. Om in deze relevante sector niet (nog meer) marktaandeel te verliezen, zullen de locaties Kruisweg-Zuid (Schiphol Logistics Park) en Lutkemeer uiterlijk in 2001 beschikbaar moeten komen.

Als vervolg op deze ontwikkeling geldt het onderhavig plangebied. De planologische voorbereidingen voor dit gebied starten nu om tot strategische voorraadvorming te komen.

7. Toelichting plankaart

Op de plankaart behorende bij het structuurplan A4 zone West staat aangegeven dat het plangebied aan de noordzijde begrensd door het voorkanaal van de Geniedijk, aan de oostkant door de A4, aan de zuidkant door de Nieuwe Bennebroekerweg en aan de westkant door de spoorlijn. De Bennebroekerweg, de Rijnlanderweg en de Geniedijk zijn als afzonderlijke zones aangegeven die specifieke stedenbouwkundige en landschappelijke aandacht behoeven bij de volgende fasen van de planvorming. Dit geldt eveneens voor die delen van de A4 zone West die grenzen aan de Geniedijkzone; om die reden zijn de aanduidingen kantoren/groen en bedrijven/groen op de plankaart opgenomen.

De externe ontsluitingsstructuur vormt op dit moment nog onderwerp van discussie.

Met betrekking tot de veiligheidszone is uitgegaan van het vigerend beleid zoals dit is aangegeven in het Aanwijzingsbesluit.

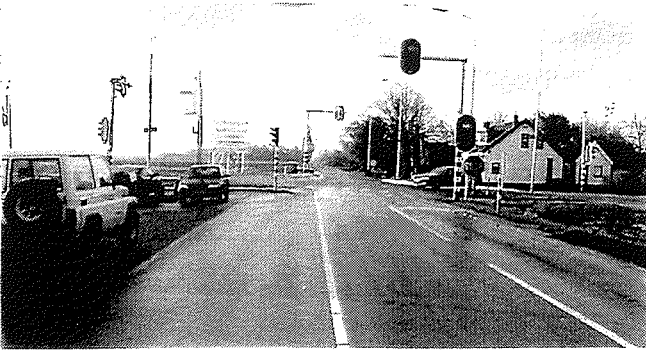
De kaart van het onderhavig structuurplan zal zonedig na de afronding van het bestuurlijk overleg tussen Rijk, Provincie en Gemeenten over uitgangspunten van het toekomstig veiligheidsbeleid worden aangepast.

Bijlagen:

- Verkeerskundig onderzoek: 4 Rekenmodellen

Onderliggende bijlagen (geen onderdeel uitmakend van structuurplan):

- Overeenkomst grondbankpartners
- Overzicht eigendomsverhoudingen



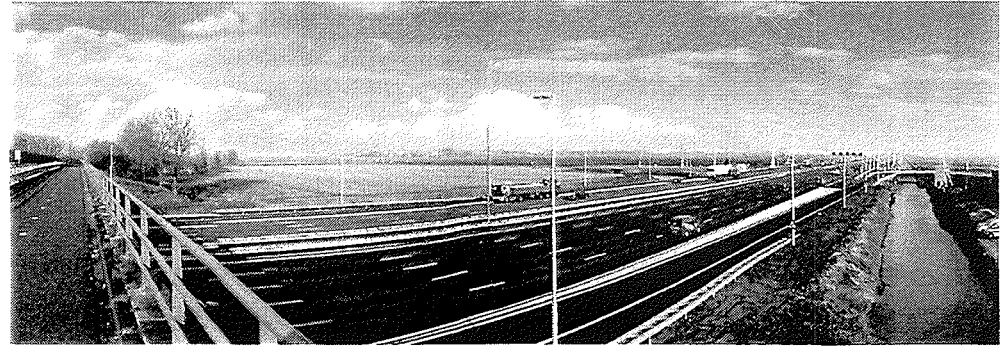
RIJNLANDERWEG

RIJNLANDERWEG RICHTING NIEUW-VENNEP



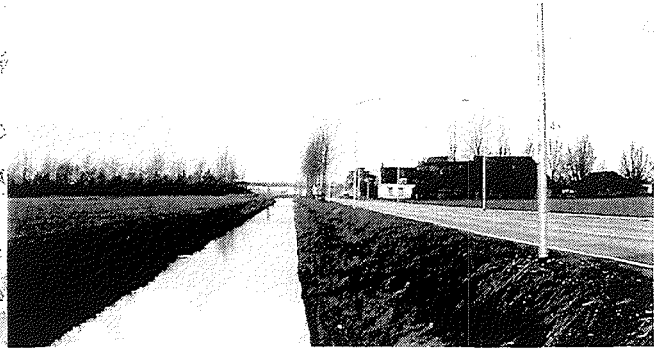
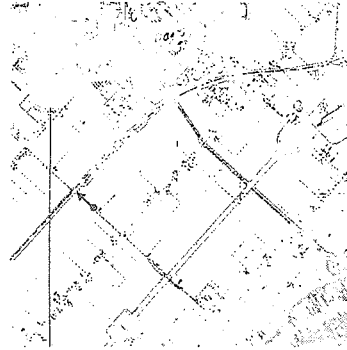
KRUISING BENNEBROEKERWEG - A4

GENIEDIJK



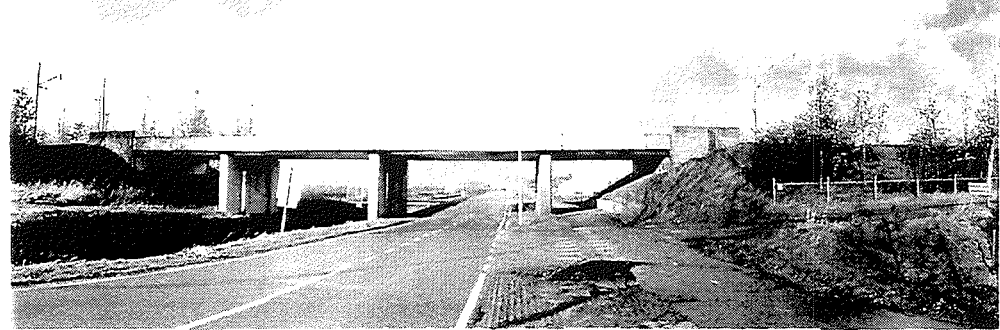
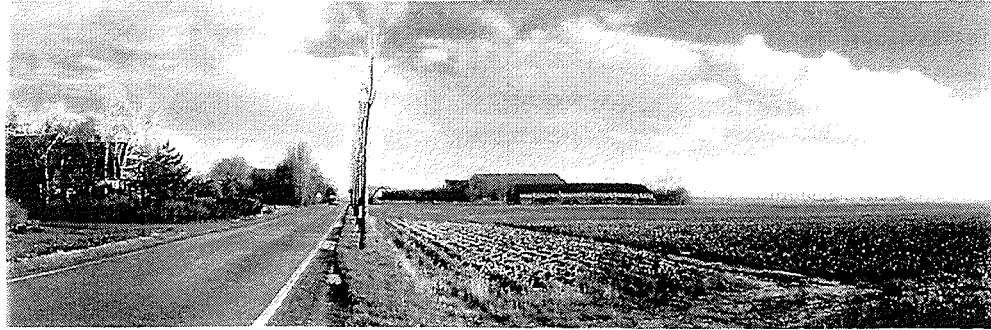
RIJNLANDERWEG RICHTING GENIEDIJK

RIJNLANDERWEG TER PLAATSE VAN GENIEDIJK









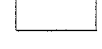



KRUISING BENNEBROEKERWEG - SPOORLIJN

BENNEBROEKERWEG

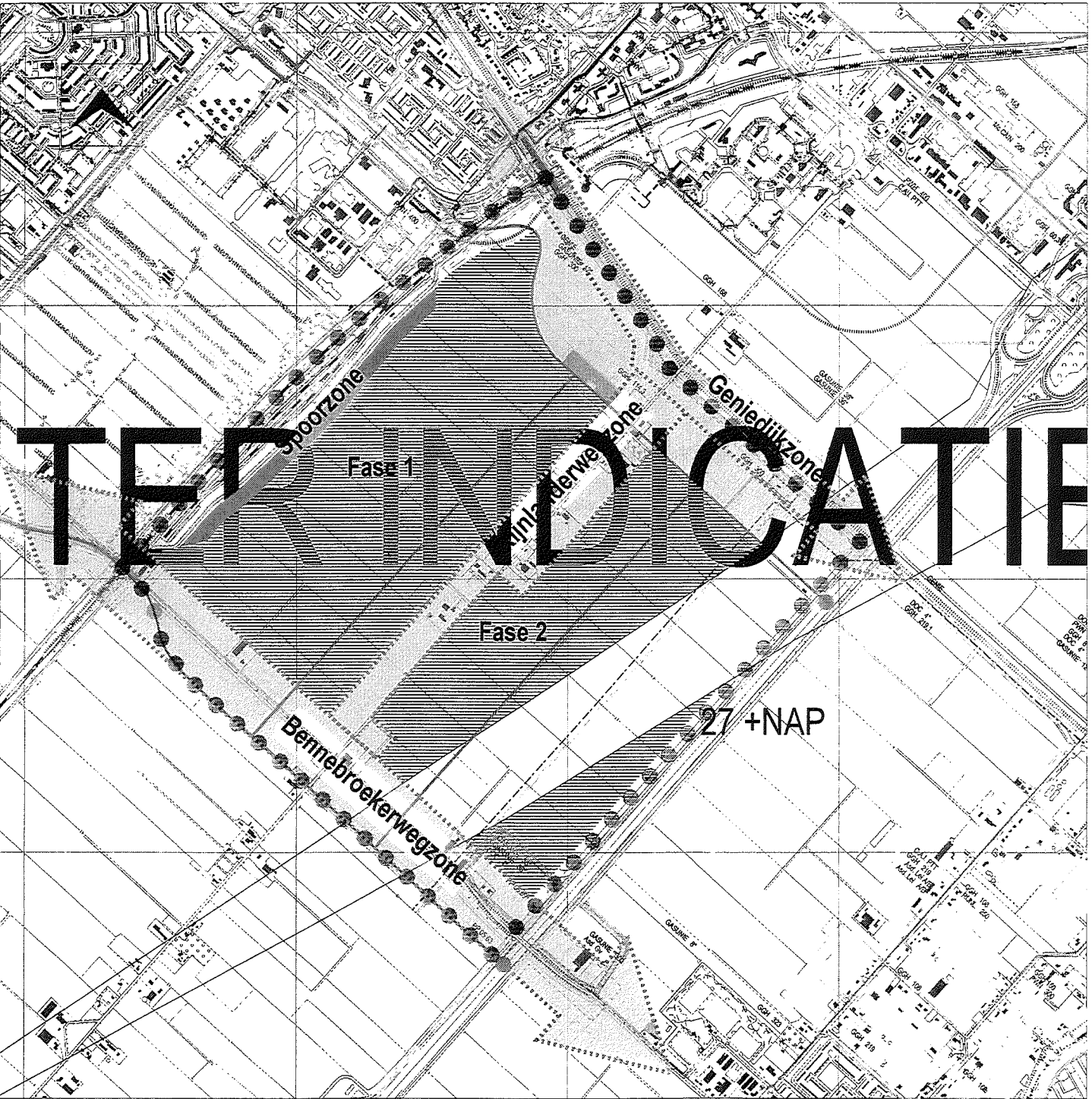


STRUCTUURPLAN A4-ZONE WEST

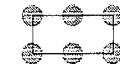
incl. globaal overzicht waarop de ligging van kabels en leidingen indicatief is aangegeven

-  grens van het plan
-  bedrijven
-  kantoren / groen
-  bedrijven / groen
-  zones welke specifieke stedenbouwkundige en landschappelijke aandacht behoeven.
-  spoorzone
-  veiligheidscontour in ruime zin (10-5, aanwijzing)
-  ontsluitingsstructuur auto
-  Zuidtangent
-  aansluitpunt

CONCEPT



STRUCTUURPLAN A4-ZONE WEST



grens van het plan



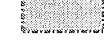
bedrijven



kantoren / groen



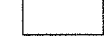
bedrijven / groen



zones welke specifieke stedenbouwkundige en landschappelijke aandacht behoeven.



spoorzone



veiligheidscontour in ruime zin (10-5, aanwijzing)



indicatieve ontsluitingsstructuur auto



Zuidtangent



indicatief aansluitpunt

Vastgesteld door de gemeenteraad dd. 20 augustus 2001

