



gemeente  
Haarlemmermeer

## Reactienota

Behoort bij de Nota van B&W tot vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan Hoofddorp Noord 583 ca.

- A. Procedure
- B. Reacties vooroverleg
- C. Reacties insprekers
- D. Beoordeling reacties

### A. Procedure

Het voorontwerp bestemmingsplan Hoofddorp Hoofdweg 583 ca is op 6 maart 2022 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en vrijgegeven voor inspraak. De stukken hebben vanaf 16 maart 2022 gedurende zes weken ter visie gelegen. Op 6 april 2022 is er een informatiemiddag en -avond geweest voor ondernemers uit het gebied en bewoners van Hoofddorp Noord. Zowel op 6 april 2022 als in de periode van ter inzagelegging heeft eenieder de mogelijkheid gehad om een inspraakreactie in te dienen.

Er zijn vijf schriftelijke reacties binnengekomen en daarnaast zijn de opmerkingen van de informatiemiddag en -avond op 6 april hieronder ook als reactie behandeld. De reacties zijn ingediend door of namens bewoners en betrokken partijen (hierna: insprekers). In deze reactienota zijn de insprekers met een nummer aangeduid dat correspondeert met de nummering in het overzicht. Van de natuurlijke personen zijn geen persoonsgegevens vermeld, van niet-natuurlijke personen is enkel de organisatie benoemd. Dat is gedaan om te voldoen aan de regelgeving over privacy. Wij zullen individueel aan de insprekers mededelen welke onderstaande tekstonderdelen over hun reactie gaat.

### B. Reacties vooroverleg

Reactienummer	Insprekers	Ingediend op datum	Ingediend per brief/ e-mail/mondeling
Reactie 1	Vooroverleg partner: provincie Noord-Holland	29 april 2022	Per brief
Reactie 2	Vooroverleg partner: Brandweer Kennemerland	7 april 2022	Per e-mail

Met Royal Schiphol Group is eerder afgestemd (2 juni 2021) specifiek op het onderwerp grondgeluid. Hierbij is aangegeven dat het een afweging en keuze van de gemeente is om woningbouw op deze plek aanvaardbaar te vinden. Er is geen specifiek wettelijk kader voor grondgeluid. De gemeente moet oordelen of het bouwen van woningen op deze plek goede ruimtelijke ordening is. Met instemming heeft Schiphol kennisgenomen van het feit dat er geluidadaptief (zwaardere en dichtere uitvoering van gevels, afscherming geluid door grotendeels gesloten eerste lijn van bebouwing) gebouwd wordt. Men erkent dat nieuwbouw een andere situatie en mogelijkheid is dan bestaande bouw.. Schiphol gaat er dan ook van uit dat men niet beperkt wordt in haar bedrijfsvoering of gedwongen wordt achteraf maatregelen te treffen.

### C. Reacties Insprekers

Reactienummer	Insprekers	Ingediend op datum	Ingediend per brief/ e-mail/mondeling
Reactie 3	Informatiemiddag en -avond 6 april 2022	6 april 2022	Mondeling ingediend
Reactie 4	Inspreker 1	12 april 2022	Per brief
Reactie 5	Inspreker 2	26 april 2022	Per e-mail
Reactie 6	Parkmanagement vereniging Hoofddorp Noord	26 april 2022	Per brief

### D. Beoordeling reacties

<b>Reactie 1 Vooroverleg partner: provincie Noord-Holland</b>	
<b>1a</b>	<p><b>Mobiliteit</b></p> <p><i>De provincie heeft voorwaarden gesteld aan de aanpassing van de nieuwe aansluiting van de N201. Ze verzoekt om vooraf aan het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan te horen hoe het plan zich verenigt met de gestelde voorwaarden. Daarnaast wil de provincie voor de aansluiting een projectovereenkomst sluiten.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Met de provincie is in beginsel overeenstemming bereikt over de nieuwe aansluiting van de N201. De gemeente heeft ingestemd met de daaraan door de provincie gestelde voorwaarden die nog nader vastgelegd moeten worden in een projectovereenkomst. Het schetsontwerp dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt is gedeeld met de provincie en heeft geen aanleiding gegeven tot op- of aanmerkingen. Uiteraard moet dit verder uitgewerkt worden, welke uitwerkingen ook weer ter goedkeuring aan de provincie zullen worden voorgelegd. Het ontwerp moet voldoen aan de provinciale richtlijnen voor provinciale wegen.</p>
<b>1b</b>	<p><b>Economie</b></p> <p><i>De provincie is akkoord met een geleidelijke transformatie van de functie werken naar gemengd wonen-werken. Aandachtspunten daarbij zijn wel dat in ruimtelijke zin ook alternatieven geboden moeten worden aan bedrijven die zich willen verplaatsen en dat bedrijven die willen of moeten blijven (omdat ze niet anders kunnen) niet belemmerd mogen worden in hun bedrijfsvoering vanwege woningbouw.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Er is sprake van leegstand binnen het bedrijventerrein. Het aanbod voldoet niet (meer) aan de locatie-eisen die bedrijven stellen. Binnen de gemeente worden op diverse plaatsen mogelijkheden gecreëerd voor nieuwe bedrijfsvestiging. Nieuwe bedrijventerreinen worden met name ook ontwikkeld op plaatsen die vanwege Schiphol niet geschikt zijn voor woningbouw. Niet meer courante bestaande bedrijventerreinen binnen bestaand stedelijk gebied kunnen getransformeerd worden naar gemengde woonmilieus. Dit uitgangspunt voor onder andere Hoofddorp Noord is uitgewerkt met de vaststelling van de Ontwikkelstrategie Hoofddorp Noord.</p>
<b>1c</b>	<p><b>LIB 5 contour</b></p> <p><i>De provincie stelt dat er geen rekenschap gegeven wordt, zoals opgenomen in artikel 6.24 van de Omgevingsverordening NH2020 (hierna: OV NH2020). In paragraaf 5.7 wordt ingegaan op geluid. Daar zou ook rekenschap gegeven moeten worden van luchtverkeerslawaaï.</i></p>

	<p>Reactie</p> <p>Voor wat betreft hoofdstuk 3.2 Provinciaal en regionaal beleid (VOBP) zal nader ingegaan moeten worden op art. 6.24 vanuit de Omgevingsverordening NH2020. In de planontwikkeling is echter wel rekening gehouden met luchtverkeerslawaaï en het zogeheten grondgeluid. Zo is in het geluidonderzoek onderzocht of er sprake is van luchtvaartlawaaï vanwege de gedeeltelijke vestiging binnen de LIB 5 contour, maar de planlocatie ligt buiten het invloedsgebied. Omwille daarvan is in het onderzoek geconcludeerd dat dit geen belemmering veroorzaakt voor de voorgenomen ontwikkeling. Voor wat betreft het aspect grondgeluid zal de toelichting aangevuld worden. Hiernaar is onderzoek gedaan door TNO.</p> <p>Voor externe veiligheid wordt een verantwoording opgenomen.</p>
<b>1d</b>	<p><b>Klimaatadaptatie</b></p> <p><i>De provincie stelt dat in de toelichting niet naar voren komt wát het risico is op het gebied van hitte, droogte, wateroverlast en overstroming. Er worden alleen een aantal maatregelen genoemd, maar niet het probleem wat deze zouden moeten oplossen. Dit staat vermeld in artikel 6.62 van OV NH2020.</i></p> <p><i>Daarnaast heeft gemeente Haarlemmermeer de intentieverklaring Klimaatbestendige nieuwbouw van de MRA ondertekend, met daarin basisveiligheidsniveaus. Deze ziet de provincie niet terugkomen in deze ontwikkeling, terwijl er wel mogelijkheden zijn om een link met deze stukken te maken in de toelichting.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Ten aanzien van het geciteerde artikel zal de waterparagraaf verder aangevuld worden, met de problematiek van wateroverlast/ klimaatverandering.</p> <p>De genoemde intentieverklaring hebben wij vertaald in gemeentelijk beleid op het gebied van Klimaatadaptatie. Dit beleid is vastgesteld in ons college op 25 januari 2022. Hierin valt te lezen dat het toepassen van de normen op al lopende projecten vertragend kan werken, omdat er al afspraken zijn gemaakt. Om vertraging van woningbouw te voorkomen hoeven projecten waar al een concrete overeenkomst met de gemeente is de basisveiligheidsniveaus niet toe te passen. Het gaat dan bijvoorbeeld over een ingediend (ontwerp) bestemmingsplan. Wel wordt er gestimuleerd om zoveel mogelijk vooruitlopend op dit beleid al te ontwerpen aan een klimaatbestendige leefomgeving. Dit woningbouwplan heeft dit gedaan door rekening te houden met hitte en wateroverlast. De in het Stedenbouwkundig Ontwerp voorgestelde en deels uitgewerkte maatregelen worden in paragraaf 5.1 Water toegelicht en ondersteund door bijlage 13.</p>
<b>Conclusie</b>	<p>De reactie heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan op de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Voor externe veiligheid en geluid, zoals genoemd in LIB 5, wordt een aanvulling gedaan in de betreffende paragrafen van de plantoelichting.</li> <li>– In de paragraaf Water, waar wordt ingegaan op maatregelen ten aanzien van klimaatadaptatie, worden ook de aandachtspunten benoemd.</li> </ul>

#### Reactie 2 Vooroverleg partner: Brandweer Kennemerland

<b>2a</b>	<p><b>Externe veiligheid</b></p> <p><i>Indiener adviseert om de genoemde maatregelen om de zelfredzaamheid te vergroten toe te passen. Dit betreft de maatregelen voor het kunnen afsluiten van de ventilatie voorzieningen en het kunnen afschakelen van de mechanische ventilatie van de woningen in het plangebied evenals de risicocommunicatie naar de toekomstige bewoners.</i></p>
-----------	---

	<p>Reactie</p> <p>Bovenstaande maatregelen zijn reeds benoemd in het voorontwerp bestemmingsplan.</p>
<b>2b</b>	<p><b>Restrisico</b></p> <p><i>Indiener stelt dat de beschouwde risicobronnen in de voorziene situatie kunnen leiden tot incidenten met effecten of slachtoffers binnen het plangebied. De genoemde maatregelen kunnen de omvang van mogelijke incidenten reduceren tot een omvang die beter beheersbaar wordt geacht voor de hulpverleningsdiensten. Incidenten met buisleidingen kunnen (grotendeels) voorkomen worden door de leidingen ongestoord te laten liggen. Daartoe is de Grondroerdersregeling ingesteld.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Bovenstaande maatregelen zijn reeds opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan. De regeling wordt met uitvoering van het definitieve bestemmingsplan in acht genomen.</p>
<b>Conclusie</b>	De reactie heeft niet geleid tot wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan.

### Reactie 3 Informatiemiddag en -avond 6 april

#### 3a **Afwikkeling vrachtverkeer**

*Op de bedrijven- en bewonersbijeenkomst op 6 april 2022 zijn twee verkeersvarianten getoond waarbij de afwikkeling van het vrachtverkeer bij variant 1 in twee richtingen via de Noordmeerstraat en Daalmeerstraat wordt afgewikkeld, en bij variant 2 met een eenrichtingscircuit vanaf de nieuwe rotonde Hoofddorp Noord in en uit is getekend. In variant 1 wordt de Debbemeerstraat uitsluitend gebruikt voor vrachtwagens die ook in die straat moeten zijn. Hieronder is de variant met eenrichtingsverkeer geïllustreerd. Overigens geldt het éénrichtingsverkeer uitsluitend voor vrachtverkeer. Het wordt dus uitgevoerd via instelling van vrachtautoverboden. Voor beide varianten zijn door aanwezigen voor- en nadelen aangegeven.*



## HET NIEUWE NOORD

### VERKEERCIRCULATIE VRACHTVERKEER VARIANT 2



*Variant 1 met daarin tweerichtingsverkeer op de Noordmeerstraat werd als onwenselijk gezien, omdat het profiel in de Noordmeerstraat daarvoor te smal zou zijn. Vrachtwagens zouden elkaar niet kunnen passeren, nog afgezien van belemmeringen als gevolg van*

	<p><i>geparkeerde auto's en ladende/lossende vrachtwagens. De huidige Wijkermeerstraat is aanzienlijk breder. Variant 2 werd gezien als een betere oplossing, omdat vrachtverkeer elkaar niet meer hoeft te passeren. Daarbij werd wel opgemerkt dat dit betekent dat al het vrachtverkeer Hoofddorp-Noord uitgaand door de Debbemeerstraat geleid wordt, waar dit op dit moment nog beperkt is tot het bestemmingsverkeer voor bedrijven in die straat.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Gezien het feit dat bewoners- en bezoekersverkeer in grotere mate gemengd wordt met vrachtverkeer door de komst van de woningen is variant 2 de meest veilige en duidelijke optie.</p> <p>Op grond van de CROW-normering voldoet de Noordmeerstraat qua breedte voor tweerichtingsverkeer, ook met vrachtwagens. Het is echter aan de krappe kant en er is sprake van een hoog aandeel vrachtverkeer als gevolg van de logistieke bedrijven die op het bedrijventerrein gevestigd zijn. Mede gelet op het toenemende gebruik van de wegen door fietsers, als gevolg van de nieuwe woonfuncties, geniet het de voorkeur om via een éénrichtingscircuit voor vrachtwagens de doorstroming van het verkeer én de veiligheid van langzaam verkeer te bevorderen. Ten opzichte van de huidige situatie met een ontsluiting via de Wijkermeerstraat en de Hoofdweg tot aan het kruispunt met de N201 wordt voor het binnenkomend vrachtverkeer in feite een kortere directere route naar de provinciale weg gemaakt. Voor het uitgaande vrachtverkeer is sprake van een vergelijkbare afstand. Ook de rotonde is met het circuit goed te passeren, omdat steeds de eerste afslag van de rotonde kan worden genomen.</p>
<p><b>3b</b></p>	<p><b><i>Verkeerssituatie Hoofdweg</i></b></p> <p><i>Bewoners uit de omgeving hadden opmerkingen over de veiligheid van de Hoofdweg (daar wordt heel erg hard gereden) en het kruispunt van de Hoofdweg met de N201. Het is daar voor langzaam verkeer namelijk heel moeilijk om over te steken naar het groen aan de andere kant van de N201. Het is ook lastig oversteken van de ene kant van de Hoofdvaart naar de andere kant van de Hoofdvaart. Er wordt gevraagd naar de mogelijkheden voor betere oversteekbaarheid van langzaam verkeer en naar de verkeersremmende oplossingen op de Hoofdweg.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Het kruispunt van de Hoofdweg met de N201 valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. De bestaande afrit wordt in de nieuwe situatie vervangen door een parallelweg met een tweetal rijrichtingen. Dit zal leiden tot een kleine aanpassing van het kruispunt binnen de grenzen van de geldende verkeersbestemming. Het kruispunt is volledig geregeld met oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers met ruime wachttijden als gevolg van de complexiteit van de regeling van een 4-tal op- en afritten vanaf de provinciale weg en de parallelwegstructuur aan weerszijden van de Hoofdvaart.</p>
<p><b>3c</b></p>	<p><b><i>Woonvergunningen</i></b></p> <p><i>Al voordat de ontwikkelstrategie voor Hoofddorp Noord werd opgesteld was er behoefte aan functiemenging. Dit zien wij terug in aanvragen voor woningen boven en bij bedrijven en wij hoorden dit ook op de informatiemiddag. Er is veel frustratie rondom dit onderwerp, omdat een enkeling wel een vergunning gekregen heeft en anderen continue worden afgewezen.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Er is een overzicht gemaakt van de aanvragen in Hoofddorp Noord en de afwijzingsgronden. Wat wij zien is dat een aantal aanvragen vóór 2015 is verleend, waarbij is vastgesteld dat woningen geen belemmering vormden voor de voortzetting van omliggende bedrijven. In de periode vlak vóór en vooral na 2015 is er in dit gebied een</p>

	<p>aantal woningbouwvergunningen geweigerd. Over het algemeen zijn de afwijzingsgronden gebaseerd op het feit dat er geen goede ruimtelijke ordening is in verband met de nabijheid van een categorie 3.2 bedrijf. Omdat sprake was van diverse concrete initiatieven tot transformatie naar woningbouw waarvoor naast genoemde milieugrond geen ander beoordelingskader bestond, heeft de gemeente besloten een Ontwikkelstrategie op te stellen. Die opstelling is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de gebruikers en andere belanghebbenden in Hoofddorp-Noord. In 2019 is deze Ontwikkelstrategie (2019.0036293) door de gemeenteraad vastgesteld. Deze strategie gaat uit van een bloksgewijze herontwikkeling, omdat alleen op die wijze gekomen kan worden tot een aanvaardbaar woonmilieu met een adequate oplossing voor het parkeren (gebouwd) en een groene woonomgeving. Hierbij is op grond van de actuele woningvraag ook gekozen voor een hoog stedelijk woonmilieu. Appartementenbebouwing met parkeerdekken in hoge aantallen om het daarmee ook economisch mogelijk te maken bestaande nog bruikbare bedrijfspanden te slopen.</p>
<p><b>3d</b></p>	<p><b><i>Parkeerplaatsen</i></b>  <i>Door de komst van de nieuwe uitrit en de rotonde worden zorgen geuit over het verdwijnen van parkeerplaatsen en de krapte die er al is om te parkeren.</i></p> <p>Reactie  Het woningbouwplan voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen, waarbij door de gemeenteraad wel is ingestemd met een iets lagere parkeernorm voor de circa 180 opgenomen sociale huurwoningen. Er worden in totaal circa 850 parkeerplaatsen voor de woningen gerealiseerd. Per woning is ongeveer 1 gebouwde parkeerplaats beschikbaar (kelder én parkeerdek). In het parkeren van een eventuele 2<sup>e</sup> auto en van bezoekers wordt voorzien met ongeveer 250 parkeerplaatsen in een drietal parkeerkoffers en op de heringerichte Wijkermeerstraat. Daarmee neemt de druk op het parkeren in de omgeving niet toe. Wel zullen circa 100 bestaande parkeerplaatsen wijken voor de aanleg van de rotonde. Parkeerplaatsen die nu gebruikt worden door werknemers van bedrijven in de Debbemeerstraat en de Noordmeerstraat. Uit de opgestelde parkeerbalans is gebleken dat de parkeerplaatsen voor bezoekers met name in de avonduren en in het weekend gebruikt worden. Tijdens werkuren kunnen de parkeerplaatsen in de nieuwe parkeerkoffers aan de west- en noordzijde van het plan (dubbel) worden gebruikt door deze werknemers. Hierover is en wordt gesproken met de betrokken bedrijven. Daarmee is er een passende parkeerbalans op alle momenten van de dag.</p>
<p><b>3e</b></p>	<p><b><i>Beperking bedrijfsvoering bestaande bedrijven</i></b>  <i>Worden de bedrijfsvoering mogelijkheden door de nieuwe woningen niet beperkt?</i></p> <p>Reactie  Het bestemmingsplan Hoofddorp-Noord laat op dit moment bedrijven in de milieu categorieën 1, 2 en 3.1 toe en waar dat specifiek is aangegeven, milieucategorie 3.2. Feit is dat van die mogelijkheden in de huidige situatie geen gebruik meer wordt gemaakt. Het huidige gebruik is vooral kantoor en opslag en een beperkte productie of reparatieactiviteit. Op de percelen Debbemeerstraat 19 en Hoofdweg Westzijde 587 en 589 is al sprake van een woonfunctie, waardoor in de huidige situatie bedrijven met milieucategorie 3.2, 3.1 en 2 op grond van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering in dit deel van Hoofddorp-Noord beperkt wordt. De planlocatie is gelegen in een gemengd gebied. Gelet op de VNG-publicatie en jurisprudentie is een richtafstand variërend van 0 tot 30 meter van de bestaande bedrijven aan te houden. Eén en ander wordt in het bestemmingsplan nader onderbouwd. Voor de ontwikkeling is daarmee sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Gevestigde bedrijven worden hierdoor in hun</p>



	bedrijfsvoering niet extra beperkt met dit bestemmingsplan. Er is ook geen sprake van een negatieve omgekeerde werking.
<b>Conclusie</b>	De reactie heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan op de volgende punten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– De huidige afwikkeling van vrachtverkeer wordt met de komst van de nieuwe uitrit en rotonde gewijzigd naar variant 2. Dit betekent een eenrichtingscircuit voor vrachtverkeer door de Debbemeerstraat en Noordmeerstraat. In paragraaf 4.5 Verkeersstructuur en paragraaf 5.13 Verkeer wordt uitsluitend deze variant genoemd en toegelicht.</li> </ul>

#### Reactie 4 Inspreker 1

<b>4a</b>	<p><b>Bestemmingswijziging</b></p> <p><i>Indiener spreekt zich uit tegen de voorgenomen bestemmingswijziging op kadastraal perceel 4773, welke nu de bestemming Wonen en Tuin kent. Deze bestemmingen worden gewijzigd in groen.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Deze woning maakt deel uit van de in het plan opgenomen groene corridor. Deze doorsnijdt het plan van oost naar west vanaf de Hoofdweg tot aan de bebouwing van de Debbemeerstraat. Dit is een ruimtelijk uitgangspunt van de Ontwikkelstrategie. Gekozen is voor een hoog stedelijk woonmilieu met gebouwde parkeervoorzieningen in de vorm van parkeerdekken, waarop binnentuinen worden aangelegd. De groene corridor zal bij toekomstige ontwikkelingen in westelijke richting worden doorgetrokken en borgt met de binnentuinen een verantwoord groen woonmilieu. Het is essentieel dat de corridor aan de zijde van de Hoofdweg start en om die reden is de betreffende woning opgenomen in de bestemming Groen. Door de ontwikkelaar van het plan wordt inmiddels met de eigenaresse/bewoonster van het pand gesproken over een minnelijke verwerving, waarbij geprobeerd wordt om ook een vervangende huisvesting te betrekken.</p>
<b>4b</b>	<p><b>Goot- en bouwhoogte</b></p> <p><i>De indiener stelt ook dat de hoogte van de panden veel hoger wordt dan nu als goothoogte mogelijk is binnen het huidige bestemmingsplan.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Het klopt inderdaad dat er een hogere goot- en bouwhoogte wordt toegestaan. Dit is gebaseerd op het woonmilieu wat is vastgesteld in de Ontwikkelstrategie Hoofddorp Noord uit 2019. De bebouwing aan de Wijkmeerstraat tegenover bestaande woningen is beperkt gehouden. De bouwhoogte loopt op naar de zijde van de provinciale weg.</p>
<b>Conclusie</b>	De reactie heeft niet geleid tot wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan.

#### Reactie 5 Inspreker 2

<b>5a</b>	<p><b>Procedure bestemmingsplan</b></p> <p><i>Indiener stelt enkele vragen ten aanzien van het bestemmingsplan:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Wat is de reden van het kiezen voor de bestuursrechtelijke weg van een nieuw bestemmingsplan voor dit project? Het Woodward project betrof immers geen nieuw bestemmingsplan maar een wijziging van het vigerende bestemmingsplan.</i></li> <li><i>Wat is de volgende zet in de richting van het voldoen aan de woningbouwopdracht voor Hoofddorp-Noord?</i></li> <li><i>Zal de gemeente in het kader van de ontwikkeling van Nieuwe Noord, afspraken gaan maken met omliggende bedrijfspanden betreffende verlaging van de diverse milieuzoneringen? (gezien belemmering voor woningbouw)</i></li> </ol>
-----------	---

	<p>Reactie</p> <p>We reageren puntsgewijs op de vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Hoofddorp-Noord 2013 is gekozen voor opname van een wijzigingsbevoegdheid om de herontwikkeling van Woodward mogelijk te maken. Het plan voor “Het Nieuwe Noord” was in 2013 in het geheel nog niet bekend, zodat er geen wijzigingsbevoegdheid voor de ontwikkeling is opgenomen.</li> <li>Met de vaststelling van de ontwikkelstrategie voor Hoofddorp Noord zijn door de gemeenteraad de ruimtelijke kaders vastgesteld voor een stapsgewijze transformatie naar een gemengd gebied, met overwegend woonbestemmingen. In deze strategie gaan we uit van een bloksgewijze ontwikkeling, waarbij het initiatief bij eigenaren en/of een projectontwikkelaar ligt. Er is bewust gekozen om niet pandgewijs te ontwikkelen om de hiervoor al genoemde kwalitatieve redenen (reactie 3c).</li> <li>Uit het voorontwerp bestemmingsplan blijkt dat geen sprake is van een extra (milieu)beperking vanwege de nieuw op te richten woningen. De bestaande bedrijfsvoeringen kunnen worden gecontinueerd. Wel kan niet in alle gevallen zonder maatwerkvoorschriften gebruik worden gemaakt van een milieukundige verzwarende van de bedrijfsvoering, maar die beperking is in die gevallen al een gevolg van bestaande burgerwoningen.</li> </ol>
<p><b>5b</b></p>	<p><b><i>Fasering Hoofddorp Noord</i></b></p> <p><i>Indiener stelt daarnaast een aantal vragen over het vervolg van woningbouw in Hoofddorp Noord:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Houdt de gemeente zich voor de verdere ontwikkeling van Hoofddorp-Noord aan hetgeen door haar is vastgelegd in de Ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 “Samen maken we Haarlemmermeer”?</i></li> <li><i>Is bij het opstellen van het ontwerp rekening gehouden met het feit dat de extra ontsluiting (Debbemeerstraat) van de N201 straks niet alleen ten behoeve van het Nieuwe Noord moet functioneren, maar ook ten dienste moet staan van de gehele ontsluiting van het hele Hoofddorp-Noord gebied?</i></li> <li><i>Hoe ver is de gemeente met gesprekken met de pandeigenaren van het gebied begrensd door Achtermeerstraat-Graftermeerstraat-Noordmeerstraat-Debbemeerstraat?</i></li> </ol> <p>Reactie</p> <p>We reageren puntsgewijs op de vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>De door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelstrategie is bekrachtigd in de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040. Met de aanpassing van de ontsluiting van/op de N201 wordt het mogelijk gemaakt om circa 1100 woningen in Hoofddorp-Noord te realiseren. Op langere termijn worden de mogelijkheden onderzocht met de provincie Noord-Holland om de provinciale weg in noordelijke richting te verplaatsen, waarna de bestaande weg kan worden afgewaardeerd naar stadsring met meerdere aansluitmogelijkheden voor Hoofddorp-Noord. Hiermee kunnen dan meer woningen worden gerealiseerd, omdat die dan voor de ontsluiting niet afhankelijk zijn van het bestaande kruispunt met de N201.</li> <li>De gewijzigde ontsluiting is tevens beschikbaar voor het bestaande (vracht)verkeer vanuit Hoofddorp-Noord naar de Hoofdweg/N201. Hiervoor is daarop al nader ingegaan (reactie 3a).</li> <li>Zoals hiervoor is aangegeven faciliteert de gemeente eventuele toekomstige bloksgewijze ontwikkelingen. Het is ons bekend dat meerdere ontwikkelende partijen en/of eigenaren in het blok tussen de Noordmeerstraat en de</li> </ol>



	<p>Debbemeerstraat met elkaar in gesprek zijn. Dit is het gevolg van het feit dat de gemeente heeft aangegeven dat geen medewerking wordt gegeven aan een pandgewijze herontwikkeling, maar uitsluitend aan een bloksgewijze herontwikkeling. Met een dergelijk collectief zijn wij nog niet in overleg. Wij wachten tot zij zich in voldoende mate hebben verenigd.</p>
<b>5c</b>	<p><b>Tijdelijke woonvergunningen</b></p> <p><i>Tot slot stelt indiener de vraag of er tijdelijke woonvergunningen afgegeven kunnen worden, om op deze wijze het woningtekort al terug te dringen. Zo wordt er gedacht aan woningen boven bedrijfsruimten. Daarbij is er wel beleid nodig ten aanzien van huisvesting op bedrijventerreinen. Er wordt verwezen naar een aantal doelgroepen met urgentie uit de uitspraak van de Afdeling van 22 april 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:1131), met name r.o. 3.2.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Een dergelijke medewerking verdraagt zich niet met de vastgestelde Ontwikkelstrategie. Wij zijn van oordeel dat met het plan Het Nieuwe Noord een substantiële bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van het actuele woningtekort. Met de circa 180 opgenomen sociale huurwoningen kunnen ook de urgente doelgroepen worden geholpen.</p>
<b>Conclusie</b>	De reactie heeft niet geleid tot wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan.

#### Reactie 6 Parkmanagement vereniging Hoofddorp Noord

<b>6a</b>	<p><b>Verkeersveiligheid Hoofddorp Noord</b></p> <p><i>Indiener maakt zich grote zorgen om de veiligheid op het bedrijvenpark, omdat de 9 meter brede toegangsweg ingewisseld wordt voor een veel minder daarop ingerichte weg van 6 meter breed, met allemaal bedrijven met hun ingangen voor vrachtwagens en bezoekers direct aan deze weg. Tevens hebben deze wegen veel bochten wat het verkeer afremt en dus vertraging geeft in de doorstroom op het bedrijvenpark.</i></p> <p><i>Daarnaast brengt de indiener naar voren dat de nieuwe wegen niet voorzien zijn van wandelpad en/of fietspad en zijn als enige de in- en uitgang voor alle medewerkers en bezoekers van de bedrijven die gevestigd zijn op bedrijvenpark Hoofddorp-Noord. Verwacht wordt dat dit leidt tot veel economische schade voor de bedrijven omdat er files zullen ontstaan op het terrein en mogelijk veel ongelukken met schade aan materiaal en letselschade aan mensen.</i></p> <p><i>Tot slot stelt de indiener dat de veiligheid op het bedrijvenpark niet vergroot wordt doordat er honderden bewoners bij komen die gaan sporten, winkelen, eten enz. op het bedrijvenpark. Hierop is het terrein niet ingericht en zelfs onveilig voor deze doelgroep. Er zijn namelijk geen noemenswaardige fiets-/voetpaden en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers. Daarnaast is het door obstakels op de aanwezige voetpaden onmogelijk om je met een kinderwagen of rollator/rolstoel te verplaatsen op het terrein. Het vele vrachtverkeer wat af en aanrijdt door de straten maakt dat het bedrijvenpark onveilig is voor kinderen en voetgangers die nu over de rijweg moeten verplaatsen bij gebrek aan een trottoir.</i></p> <p>Reactie</p> <p>Met de keuze voor een eenrichtingscircuit voor vrachtverkeer (zie reactie 3a) wordt de doorstroming van (vracht)verkeer én de verkeersveiligheid in voldoende mate geborgd. Voor de route van en naar het bedrijventerrein vanaf de nieuwe rotonde worden enkele bestaande kruispunten verruimd. De verkeersveiligheid in de Wijkermeerstraat wordt door de omleiding van het vrachtverkeer en de herinrichting van de straat aanzienlijk verbeterd. Wij realiseren ons dat het resterende bedrijventerrein voor langzaam verkeer niet optimaal is ingericht. Dit zal in de toekomst verbeteren ten gevolge van de</p>
-----------	---

	<p>transformatie naar een gemengd woongebied. Deze suboptimale situatie is onvermijdbaar, maar heeft de aandacht van het gebiedsmanagement.</p> <p>Voor de meeste voorzieningen zullen de bewoners gaan terugvallen op de centrumvoorzieningen die via de Wijkermeerstraat en de Hoofdweg ook voor voetgangers en fietsers goed bereikbaar zijn. Voor gebruik van voorzieningen op het bedrijventerrein is de situatie niet optimaal, maar dat is inherent aan de gefaseerde herontwikkeling van het gebied.</p>
<b>6b</b>	<p><b><i>Veilig bedrijvenpark betekent een veilige wijk</i></b>  <i>De indiener draagt tenslotte aan dat er al jaren aandacht wordt gevraagd voor bovenstaande punten, maar er is geen enkele voortgang op dit gebied. Wel gaat een plan voor de bouw van 600 woningen door. De indiener stelt dat met het plan van de nieuwbouw er ook gekeken moeten worden naar een plan voor een veilig bedrijvenpark Hoofddorp-Noord. Dit kan niet los gezien worden en ook niet achteraf geregeld worden.</i></p> <p>Reactie  Inhoudelijk wordt verwezen naar de voorgaande reactie. De gevraagde maatregelen liggen buiten het plangebied en worden ook niet door dit bestemmingsplan veroorzaakt. Het zijn onderwerpen, die bij gebiedsmanagement kenbaar gemaakt kunnen worden in periodiek overleg. Enkel aantoonbare verkeersonveilige knelpunten kunnen bij dit bestemmingsplan betrokken worden.</p>
<b>Conclusie</b>	De reactie heeft niet geleid tot wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan.