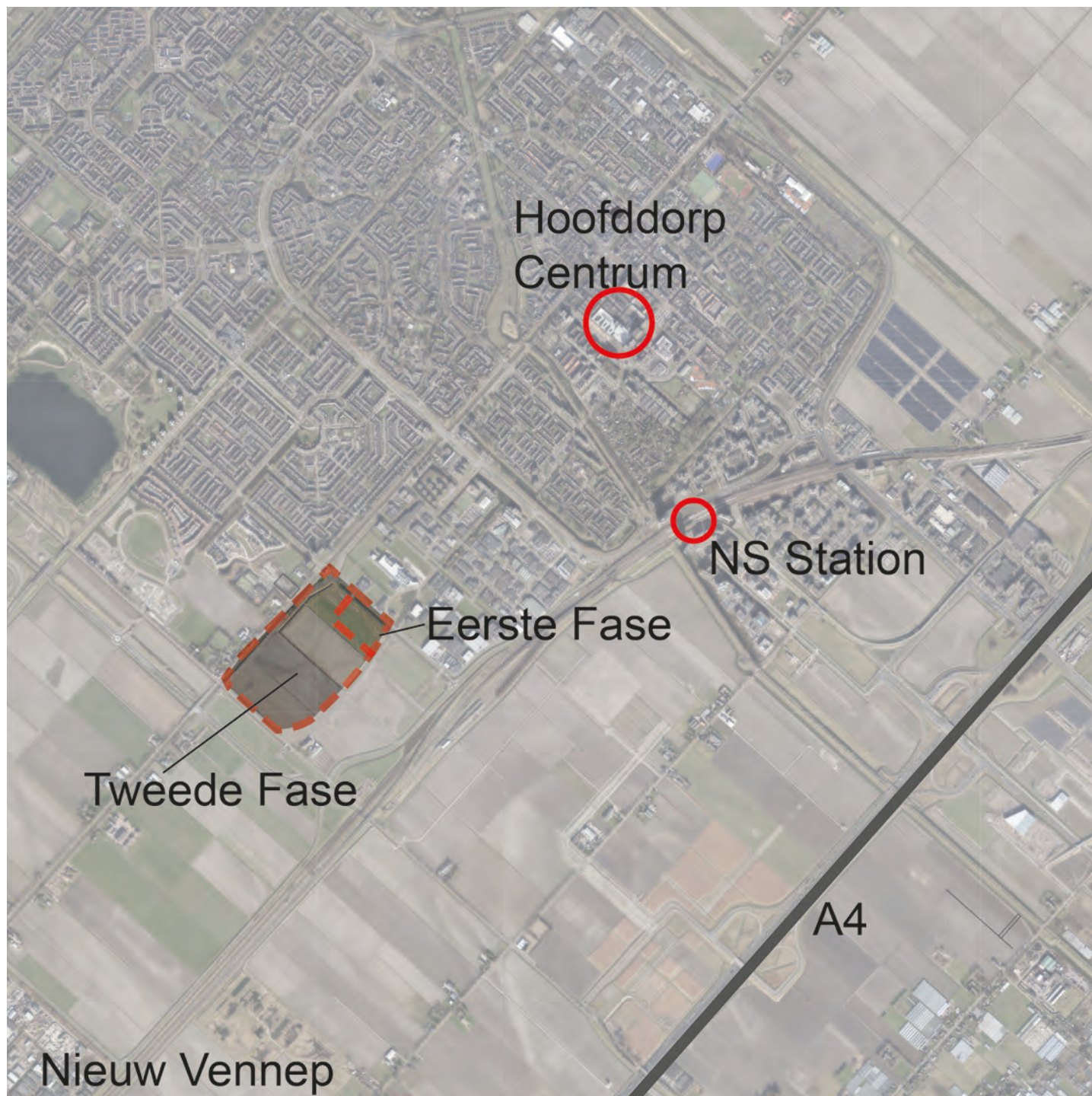




# Lincolnpark Tweede Fase



gemeente  
Haarlemmermeer



Hoofddorp  
Centrum

NS Station

Eerste Fase

Tweede Fase

A4

Nieuw Vennep

# 1. Inleiding en leeswijzer

In deze publicatie, Ruimtelijke Uitgangspunten Lincolnpark Tweede Fase (hierna: Ruimtelijke Uitgangspunten) zijn de eerder vastgelegde stedenbouwkundige kaders uitgewerkt. Op basis hiervan kan een stedenbouwkundig plan voor Lincolnpark Tweede Fase worden opgesteld. Op basis hiervan vindt verdere uitwerking plaats van de bouwplannen voor deze wijk in Hoofddorp.

De voorliggende uitwerking is gemaakt op basis van het document 'Essentiekaart De Parken Hoofddorp Zuidoost' (raadsbesluit 2017.0016044, hierna: Essentiekaart). Doel van de Essentiekaart is tweeledig: enerzijds het behouden van de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende woningbouwlocaties in Hoofddorp Zuidoost en anderzijds het faciliteren van de verdere planontwikkeling van deze woningbouwlocaties.

Voor Lincolnpark Tweede Fase zijn hoge ambities gesteld ten aanzien van duurzaamheid en circulariteit. Deze ambities zijn vertaald in projectdoelstellingen voor duurzaamheid en circulariteit. Om de realisatie van deze projectdoelstellingen te bevorderen is ervoor gekozen om zoveel mogelijk ruimte te bieden aan de ontwerpende (markt)partijen voor de inbreng van expertise en innovatie. Een dergelijke aanpak vereist terughoudendheid van de gemeente met betrekking tot de mate van uitwerking van de uitgangspunten en randvoorwaarden. Waar mogelijk zijn deze functioneel beschreven.

Voor een goed begrip en juiste duiding van de Ruimtelijke Uitgangspunten is het noodzakelijk om de projectdoelstellingen voor duurzaamheid en circulariteit te bestuderen, zie hiervoor de publicatie Projectdoelstellingen Lincolnpark Tweede Fase. Hierin zijn de projectdoelstellingen en de 'lessons learned' van de uitgevoerde marktconsultatie samengevat. Een groot deel van deze projectdoelstellingen heeft namelijk (ook) ruimtelijke consequenties.



## 2. Essentiekaart en DIOR

### Essentiekaart en beeldtaal

In deze paragraaf wordt teruggeblikt op de eerder vastgestelde stedenbouwkundige kaders en ambities voor Lincolnpark uit de Essentiekaart. In het onderstaande citaat uit de Essentiekaart worden deze samengevat:

‘Het voormalige plan de President West wordt in deze visie omgevormd tot een woningbouwplan met een groen en waterrijk karakter. De buffer tussen de bedrijfsbebouwing en de woningbouw wordt gevormd door een langgerekt park, waar de bedrijfsbebouwing zoveel mogelijk achter is verborgen. Het karakter van de bedrijfsbebouwing zelf zal wat beeld betreft wellicht ook nog in de planvorming tegen het licht worden gehouden. De gewenste stedenbouwkundige opzet van Lincolnpark kent de Haarlemmermeerse polderverkaveling als basis. Deze basis wordt omgevormd naar wat meer soepele lijnen in het verlengde van Tudorpark, zij het in soberder belijningen. Kenmerk van de straten zijn kleinschalige groene parkjes en plantsoenen direct in de woonomgeving, analoog aan Nassaupark en Tudorpark. Als beeldtaal wordt in dit plan zogenaamd Dutch Colonial voorgesteld. Het is de architectuur van Hollandse boeren die naar Amerika vertrokken en daar met de referenties uit hun eigen Holland boerderijen en huizen bouwden met inheemse materialen. Waar anders dan in Haarlemmermeer, waar de traditie van de Hollandse boerderijen uit heel Nederland ooit een plek kreeg zou hier ruimte voor zijn. De inspiratiebeelden hier zijn klassiek en rijk gedetailleerd. Wellicht dat een eigentijdse strakkere beeldtaal hier ook op zijn plaats is waarbij aansluiting gezocht kan worden met de stedenbouwkundige korrel, zijnde het agrarisch ensemble van de overkant. Aan de Hoofdvaart oost wordt aansluiting gezocht met de in de structuurvisie voorgestelde grotere korrel, aan de oostzijde zijn agrarische ensembles het ruimtelijk vertrekpunt.’



Ten aanzien van de beoogde beeldtaal voor Lincolnpark Tweede Fase wordt de volgende verheldering c.q. verruimingsmogelijkheid geboden voor het ontwerptraject van het stedenbouwkundige plan en de (latere) bouwplannen: de beeldtaal 'Dutch Colonial' wordt niet dwingend voorgeschreven door de gemeente. Het is ook mogelijk om een andere beeldtaal te ontwikkelen.

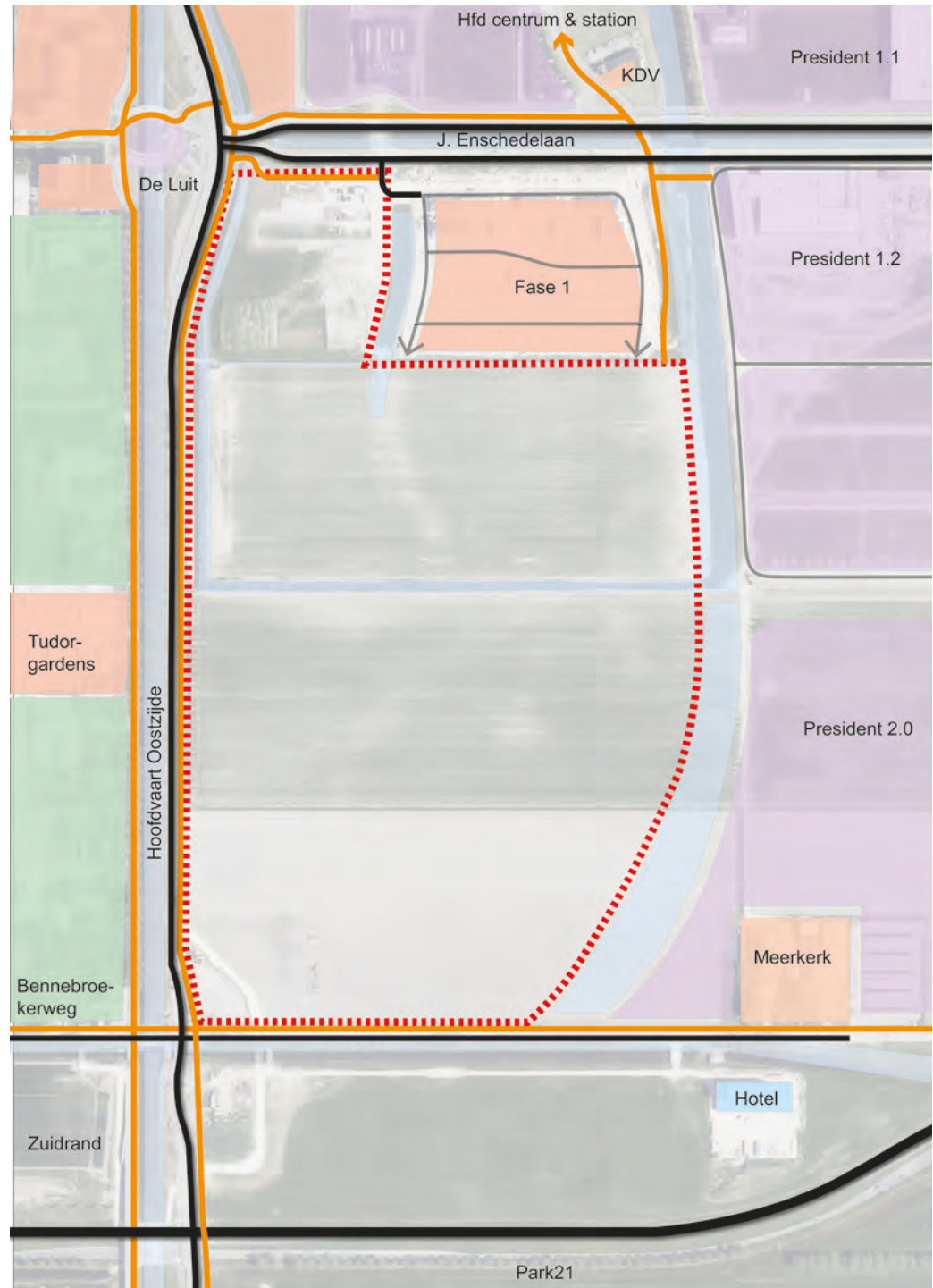
### **Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte**

Voor het ontwerp, de realisatie, de overdracht en het beheer van de openbare ruimte is de laatst vastgestelde Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (hierna: DIOR) het kader. Om de duurzame innovatie te stimuleren is het in het plan- en ontwikkeltraject van Lincolnpark Tweede Fase toegestaan om bouw-, en inrichtingsvoorstellen te ontwikkelen die van de DIOR afwijken. Het wel of niet kunnen realiseren van dergelijke bouw- en inrichtingsvoorstellen zal door de gemeente

worden bepaald op basis van de volgende criteria:

- de mate waarin de voorstellen bijdragen aan de projectdoelstellingen voor duurzaamheid en circulariteit;
- de uitvoeringstechnische beheerbaarheid van de voorstellen, opdat voldoende geborgd wordt dat de openbare buitenruimte in de gebruiksfase schoon, veilig en heel blijft;
- de financiële beheerbaarheid van de voorstellen, opdat de kosten voor het beheer, onderhoud en (op termijn) de vervanging kunnen worden gedekt.





Ligging plangebied Lincolnpark Tweede Fase

### 3. Projectlocatie en aansluiting context

Lincolnpark is gelegen in het zuidoosten van Hoofddorp. De nieuwe wijk wordt begrensd door de Hoofdvaart en de Hoofdweg (aan de westzijde); het bedrijventerrein de President (aan de oostzijde) de Johan Enschedelaan (aan de noordzijde) en de Bennebroekerweg met de daaraan grenzende gebiedsontwikkeling De Zuidrand: Victoriapark Oost (aan de zuidzijde). Het gebied is ongeveer 28,6 ha groot.

Vooruitlopend op de realisatie van Lincolnpark Tweede Fase is Lincolnpark Eerste Fase gerealiseerd (225 sociale huurwoningen). Een belangrijke stedenbouwkundige opgave is het tot stand brengen van een goede ruimtelijke en functionele integratie van Lincolnpark Eerste Fase met Lincolnpark Tweede Fase. Dit geldt ook voor de President 1.2 en 2.0.

Voor de wijze waarop het stedenbouwkundig plan en daarin opgenomen bebouwing reageert op de omliggende gebieden gelden de volgende randvoorwaarden:

#### **Hoofdvaartzone**

De Hoofdvaart is een lange lijn in de polder met een bebouwing, die zich kenmerkt door een losse korrel met diverse bebouwingsvolumes. Oorspronkelijk werd deze bebouwing rondom een erf gesitueerd. In het stedenbouwkundig plan wordt de bebouwing langs de Hoofdvaart conform de volgende ruimtelijke principes ontworpen: de bebouwing kent een losse korrel en wordt geclusterd rondom een (eigentijdse versie van een) erf; de monumentale boerderijen en schuren kunnen daarbij tot inspiratie dienen. Variatie in bouwvolumes waarbij grote bouwvolumes mogelijk zijn tot maximaal 4 lagen en een hoogteaccent tot maximaal 7 lagen in het uiterste noorden; het gezicht van de bebouwing richt zich naar de Hoofdvaart. Het noordelijk deel van de Hoofdvaartzone

is naast woningbouw ook aangewezen als locatie voor geclusterde voorzieningen.

In de oksel van de Johan Enschedelaan en de Hoofdvaart wordt een hoogteaccent gevraagd van (maximaal) 7 lagen. De ontwerpgedachte hier is een stedenbouwkundige omkadering van de deze kruising, waardoor een 'plein' ontstaat. De bebouwing vormt een decor voor de brug de Luit. De diverse hoogte volumes vormen tezamen een spannend ensemble.

#### **De Bennebroekerweg**

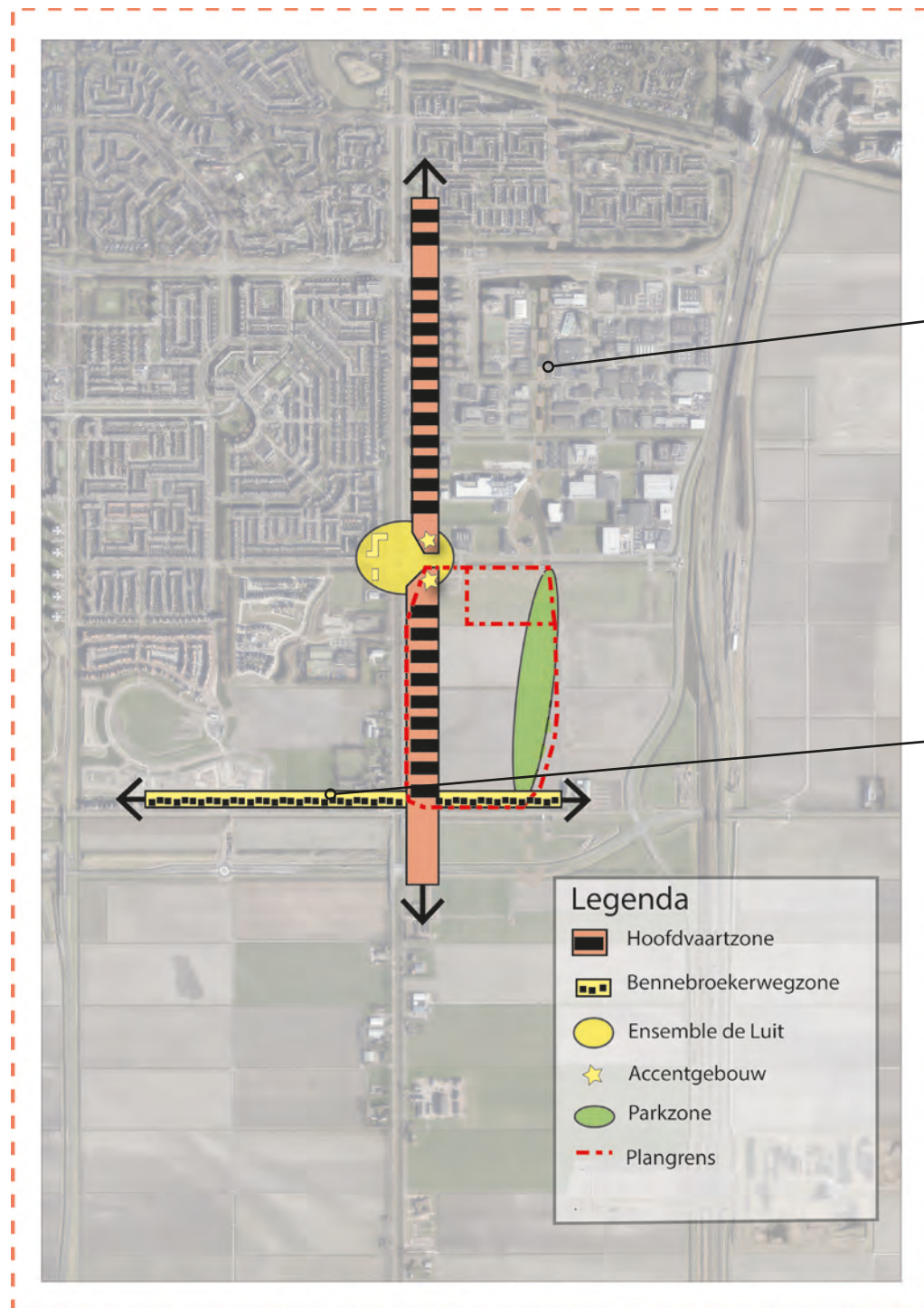
De Bennebroekerweg is een recreatieve route met een bebouwing die zich kenmerkt door kleine losse korrel, vergelijkbaar met de bebouwing ten westen van de Hoofdvaart. In het stedenbouwkundig plan van Lincolnpark Tweede Fase (en de latere bouwplannen) wordt deze korrel en eenzelfde sfeer voortgezet.

#### **Parkzone**

Tussen Lincolnpark Tweede Fase en de President 1.2 en 2.0 wordt een groene, ecologische verbinding met recreatieve gebruiksmogelijkheden ontworpen.

Een belangrijk ontwerpuitgangspunt voor deze zone is dat het het programma, de bebouwing en de inrichting van deze zone zowel aan de zijde van de President als Lincolnpark verbindend naar de omgeving werken in plaats van scheidend. Er zal een mixed use zone ontstaan die waarde heeft voor beide gebieden.

Het groen en de wijk grijpen in elkaar. Hierdoor wordt het groen tot ver in het omliggend gebied 'voelbaar' gemaakt. In de parkzone wordt een langzaamverkeersverbinding ingepast die aansluit op de geplande langzaam verkeersverbinding tussen Stadscentrum Hoofddorp en Park21.



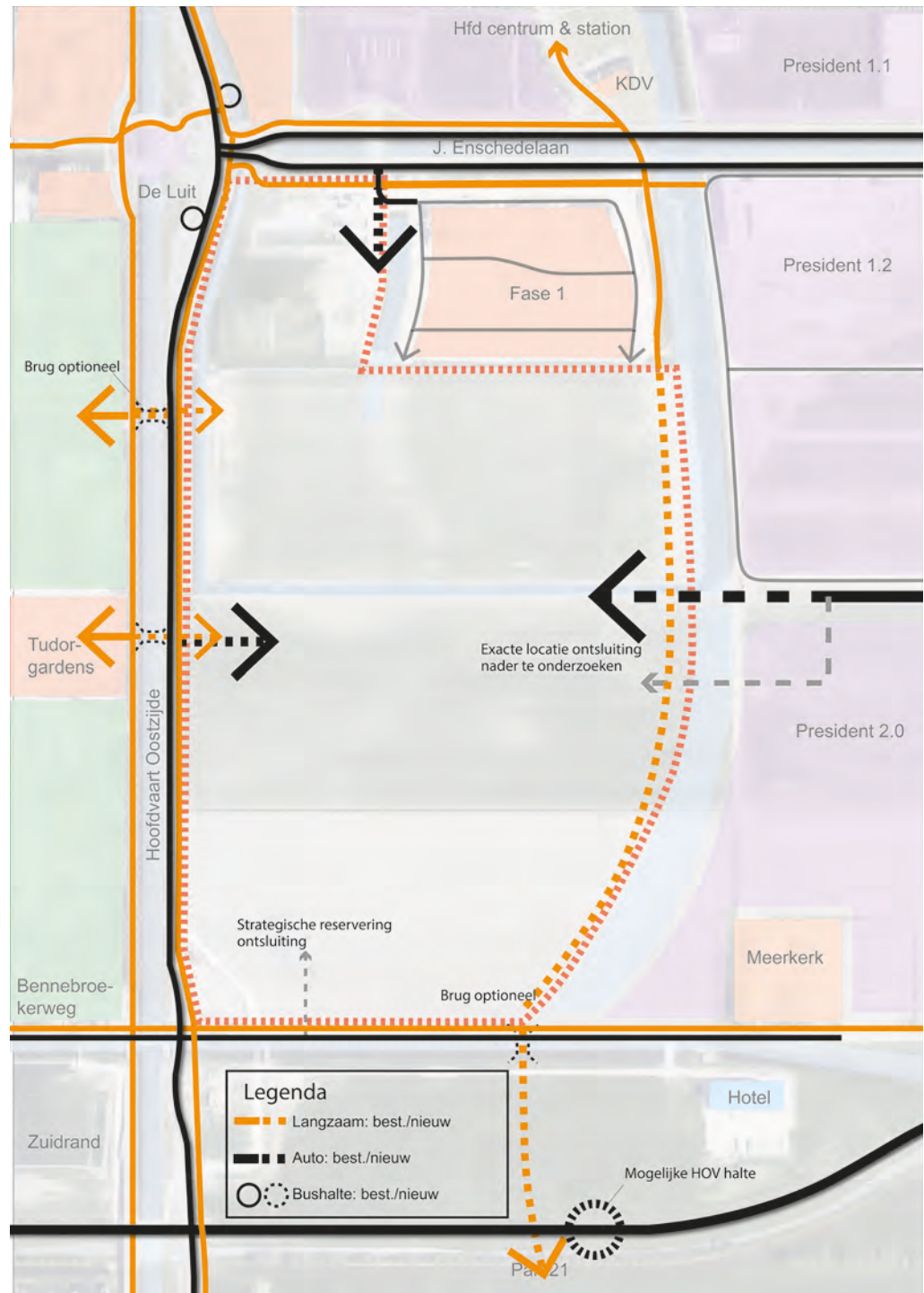
Stedenbouwkundige structuur Hoofdvaart en Bennebroekerweg



Voorbeeld groenzone Graan voor Visch



Voorbeeld Bennebroekerwegzone: losse korrel als open overgang naar landelijk gebied



Verkeersaansluitingen plangebied met omgeving

## 4. Ontsluiting en mobiliteit

Een relevant onderdeel uit de brochure  
Projectdoelstellingen Lincolnpark Tweede Fase voor  
duurzaamheid en circulariteit:

In Lincolnpark wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd:

- Lincolnpark is voorbereid op duurzaam aangedreven vervoer;
- Het mobiliteitsconcept in Lincolnpark draagt bij aan een gezonde leefomgeving en vergroting van de leefbaarheid van de wijk;
- Het mobiliteitsconcept in Lincolnpark draagt bij aan de vermindering van de uitstoot van fossiele brandstoffen.

Voor het stedenbouwkundig plan (en de latere bouwplannen) is de algemene opgave met betrekking tot mobiliteit om de bovengenoemde projectdoelstellingen zo goed mogelijk ruimtelijk te vertalen. Onderstaand volgt per modaliteit een nadere toelichting met ontwerputgangspunten.

### Langzaam verkeer

Ten zuiden van de brug De Luit zijn twee nieuwe verkeersbruggen voor langzaam verkeer over de Hoofdvaart gepland waarbij de noordelijke brug optioneel is. Deze bruggen verbinden Lincolnpark Tweede Fase met de rest van Hoofddorp zuidoost en de Parken. Langs de oostzijde van het projectgebied is een doorgaande langzaam verkeersverbinding gepland van het centrumgebied van Hoofddorp naar PARK21.

De routes voor het langzaam verkeer worden in ruimtelijke en gebruikstechnische zin aantrekkelijk gemaakt. Dit kan door het koppelen van deze routes aan de groenblauwe structuren en de (recreatieve) buurtplekken. Andere

mogelijkheden hiervoor zijn: het scheiden van de (hoofd) routes voor langzaam verkeer van de routes voor het gemotoriseerde verkeer; waar mogelijk voorrang geven aan langzaam verkeersverbindingen.

### Openbaar vervoer

Op dit moment is een halte voor een buslijn (lijn 162) gepositioneerd op de Hoofdweg Oostzijde. In overleg met de vervoerder kan deze halte worden verplaatst langs de Hoofdweg in zuidelijke richting. Het treinstation bevindt zich in de nabijheid van het projectgebied (op ca. 10 minuten fietsen). Aan de Nieuwe Bennebroekerweg is in de toekomst een HOV-halte voorzien. Ontwerputgangspunt is dat de routes van en naar het openbaar vervoer in gebruikstechnische en ruimtelijke zin aantrekkelijk worden gemaakt. Zie ook de paragraaf langzaam verkeer. Momenteel worden er studies uitgevoerd naar mogelijke doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.

### Gemotoriseerd verkeer

De hoofdontsluiting van de wijk voor het autoverkeer gaat door het bedrijventgebied De President van en naar de Spoorlaan. Daarnaast zijn twee secundaire ontsluitingsroutes gepland: één vanaf de westzijde van de wijk naar de Hoofdweg en één vanaf de noordoostzijde van de wijk naar de Johan Enschedelaan. Deze aanpassing ten opzichte van de Essentiekartaart is nodig om het kruispunt bij de Calatravabrug te ontlasten.

Daarnaast wordt onderzocht met de provincie of en onder welke voorwaarden een overdracht (en afwaardering naar 50km/h) van de Hoofdweg Oostzijde (N520) tussen de Johan Enschedelaan en de Bennebroekerweg plaats kan vinden van de provincie naar de gemeente.

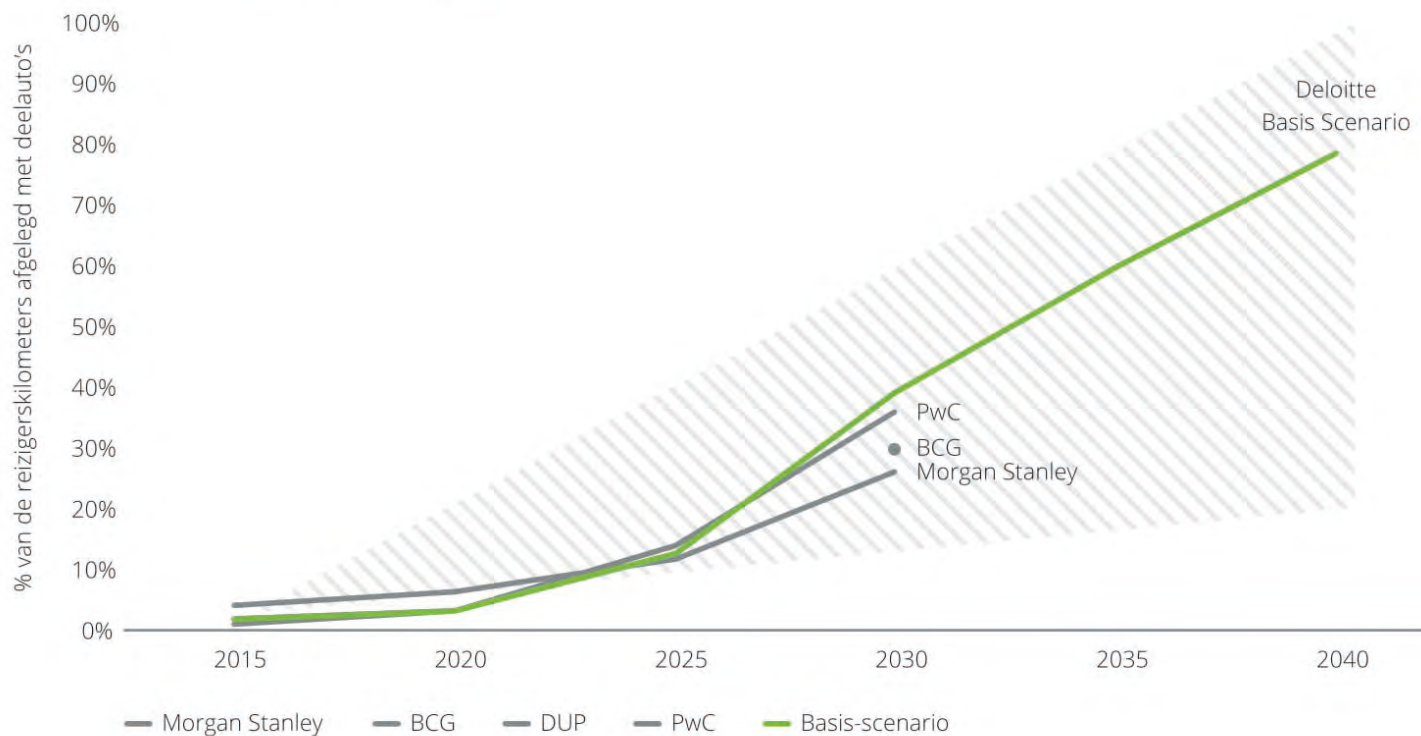


De ontwerputgangspunten voor het gemotoriseerd verkeer en de parkeervoorzieningen zijn de volgende:

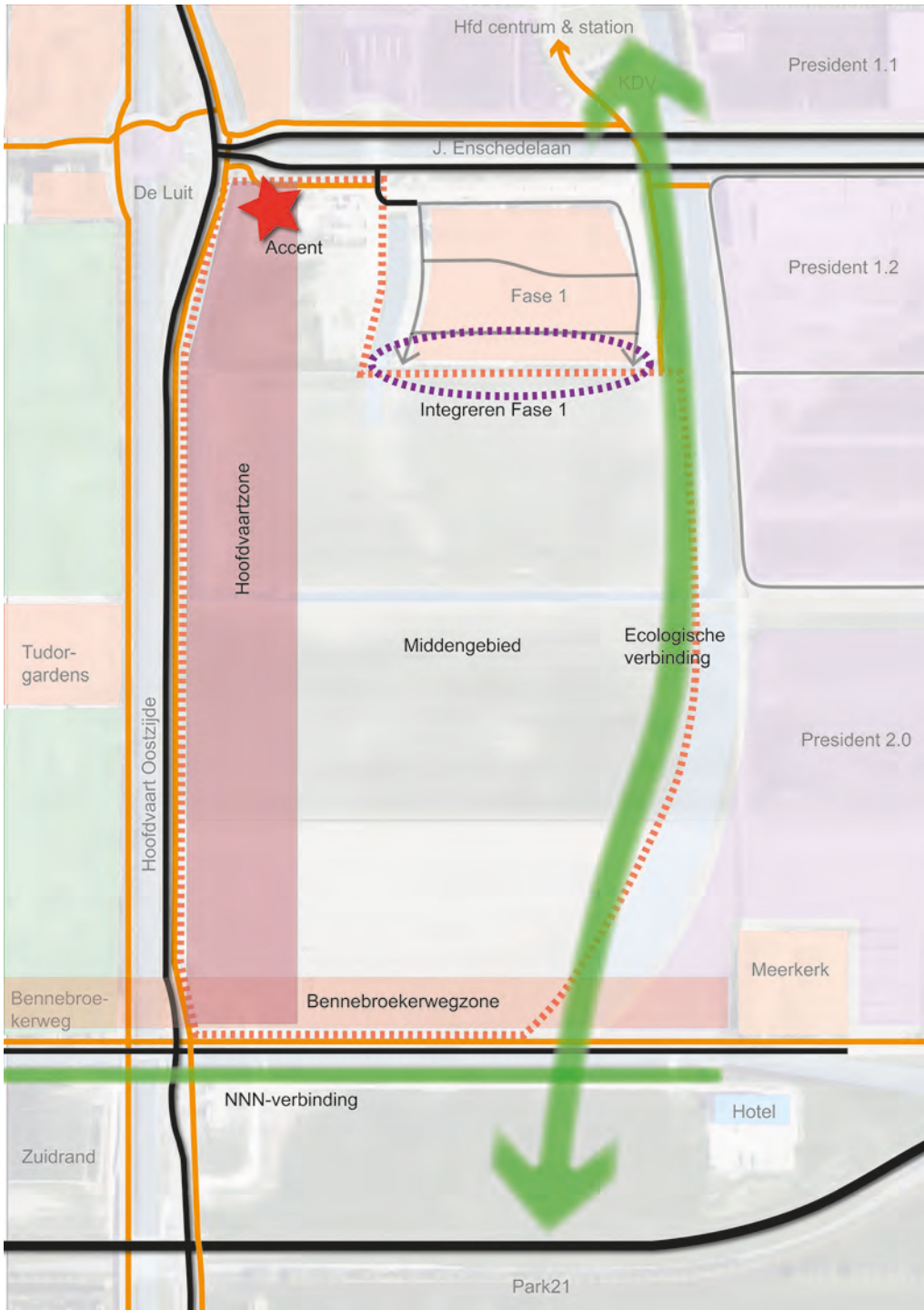
- om de leefbaarheid te vergroten en een gezonde leefomgeving te creëren wordt de wijk zodanig ontworpen dat het aantal autoverkeersbewegingen door de wijk wordt geminimaliseerd;
- de structuur en de inrichting van de routes voor autoverkeer gaan sluiptverkeer (in en door de wijk) tegen;
- parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk geclusterd;
- het ontwerp en de positionering van de geclusterde parkeerplaatsen maakt multifunctioneel gebruik van deze voorzieningen mogelijk;
- het huidige beleid, zoals opgenomen in het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018, is van toepassing voor het bepalen van de parkeernormen en de daaruit volgende aantallen parkeerplaatsen. Ter bevordering van de projectdoelstellingen voor duurzaamheid en circulariteit en het stimuleren van duurzame mobiliteitsoplossingen wordt, in afwijking

van het hiervoor genoemde beleid, voor de woningen vooralsnog uitgegaan van een gereduceerde parkeernorm van gemiddeld 1 parkeerplaats per woning. Om dit te kunnen realiseren is het nodig om in het gebied nieuwe mobiliteitsconcepten te realiseren. Marktpartijen wordt gevraagd hier invulling aan te geven op basis van de laatste innovaties.

## Aandeel deelauto's binnen totaal wegverkeer



In Nederland zijn circa 8 miljoen auto's die gemiddeld 23 uur per dag stil staan. Door Smart Mobility zouden we in 2040 circa 40% minder parkeerplaatsen kunnen hebben. Die ruimte kan voor woningbouw of groen gebruikt worden. Deloitte heeft in het kader van State of the State onderzoek gedaan naar de opkomst van gedeelde en zelfrijdende auto's en hoeveel ruimte vrijkomt door de lagere parkeerbehoefte die volgt uit deze vervoersconcepten. Bron: State of the State onderzoek, Ruimtewinst in de stad door smart mobility (Deloitte, 14 december 2017)



## 5. Stedenbouw, landschap en inrichting

De wijze waarop de wijk wordt gestructureerd en ingericht heeft grote invloed op het gebruik en waardering van de wijk. Nagenoeg alle projectdoelstellingen hebben consequenties voor de stedenbouwkundige en landschappelijke structuur en de inrichting van de wijk. In aanvulling daarop gelden de volgende ontwerpuitgangspunten:

- De opzet van de wijk is zodanig dat ruimtelijke en programmatische eenheden ontstaan (bijvoorbeeld buurten), die voorzien in de behoefte van bewoners aan een 'eigen' plek met een passende maat, schaal en inrichting. Een belangrijke ontwerpopgave van deze eenheden is balans tussen geborgenheid, verbinding, overzicht en openheid;
- De landschappelijk structuur wordt op verschillende schaalniveaus (wijk, buurt, blok) geïntegreerd in de stedenbouwkundige opzet;
- De landschappelijk structuur en de leefomgevingsfuncties, die in de projectdoelstellingen zijn aangegeven, versterken elkaar;

- De stedenbouwkundige invulling is coherent met de structuur van de wijk en versterkt een logische routing en begeleidt entrees etc.
- Vanwege de directe nabijheid van Schiphol, het spoor en de wegen wordt extra aandacht gevraagd voor geluidsadaptief bouwen;
- Inclusiviteit geldt ook voor flora en fauna, de ecologische aspecten worden op alle schaalniveaus van de plannen voor de wijk integraal meeontworpen. De ontwerpopgave omvat ook het versterken van de biodiversiteit en de veerkracht van het ecosysteem. NB: vanaf de wijk Graan voor Visch loopt een ecologische zone via het bedrijventerrein de President naar het zuiden. Deze zone wordt in Lincolnpark doorgetrokken tot aan de Bennebroekertocht, deze maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland;
- Voor de hoeveelheid te realiseren openbaar groen in de wijk geldt de gemeentelijke norm van tenminste 40m<sup>2</sup> groen per woning conform de DIOR. Daarbij zijn bovenwijks groen, sportvelden en nutstuinen niet meegerekend. Een nadere toelichting voor de toepassing van deze norm is opgenomen in de DIOR;
- Voor de toekomstige waterstructuur en de waterpeilen in het plangebied is het volgende beleid van toepassing: Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland 2015-2030 en Handreiking watertoets. Het hoogheemraadschap van Rijnland heeft de ambitie om het hele plangebied in verband met de transformatie aan te sluiten op peilvak 33 waarin onder andere het bedrijventerrein De President 1.1 ligt. In de onderstaande figuur worden de peilen weergegeven. Het huidige maaiveld van het plangebied ligt ongeveer tussen de 4,4 en 4,7m. -NAP. Voor het plangebied zal ook een nieuwe waterstructuur worden ontworpen die recht doet aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit en de projectdoelstellingen voor duurzaamheid en circulariteit. Deze oplossingen moeten vervolgens worden getoetst

op onder meer de eisen van de drooglegging en de beheerbaarheid. De huidige waterstructuur is in de figuur weergegeven. In de oppervlaktetabel in Hoofdstuk 8 is onder meer de huidige wateroppervlakte weergegeven. Het uitgangspunt is dat minimaal 15% van de toename aan verharding gecompenseerd dient te worden in nieuw oppervlaktewater. In overleg met Rijnland worden ook alternatieve vormen van watercompensatie onderzocht. Het beleid van Rijnland biedt hiervoor mogelijkheden.

- Voor de te realiseren speelvoorzieningen is het gemeentelijke beleid van toepassing dat is opgenomen in Nota Spelen, sporten en ontmoeten in de buitenruimte 2009-2013;
- De noodzakelijke opstellen voor nutsvoorzieningen worden geïntegreerd in de bebouwing of het landschap.



Uitsnede legger Rijnland met huidige waterstructuur en peilvakken

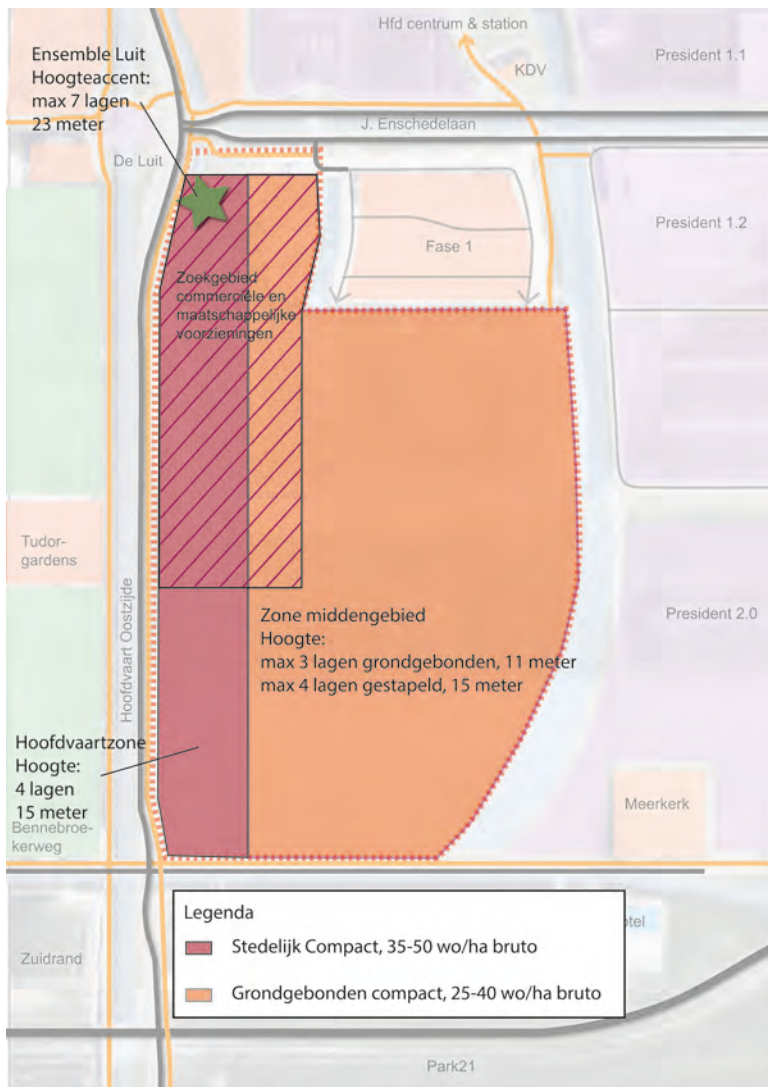
## Toekomstige situatie

verbinden met peilvak 33  
zomer/winter

Optie:  
flexibel peil  
zomer/winter



Schematische weergave toekomstige situatie  
waterpeil



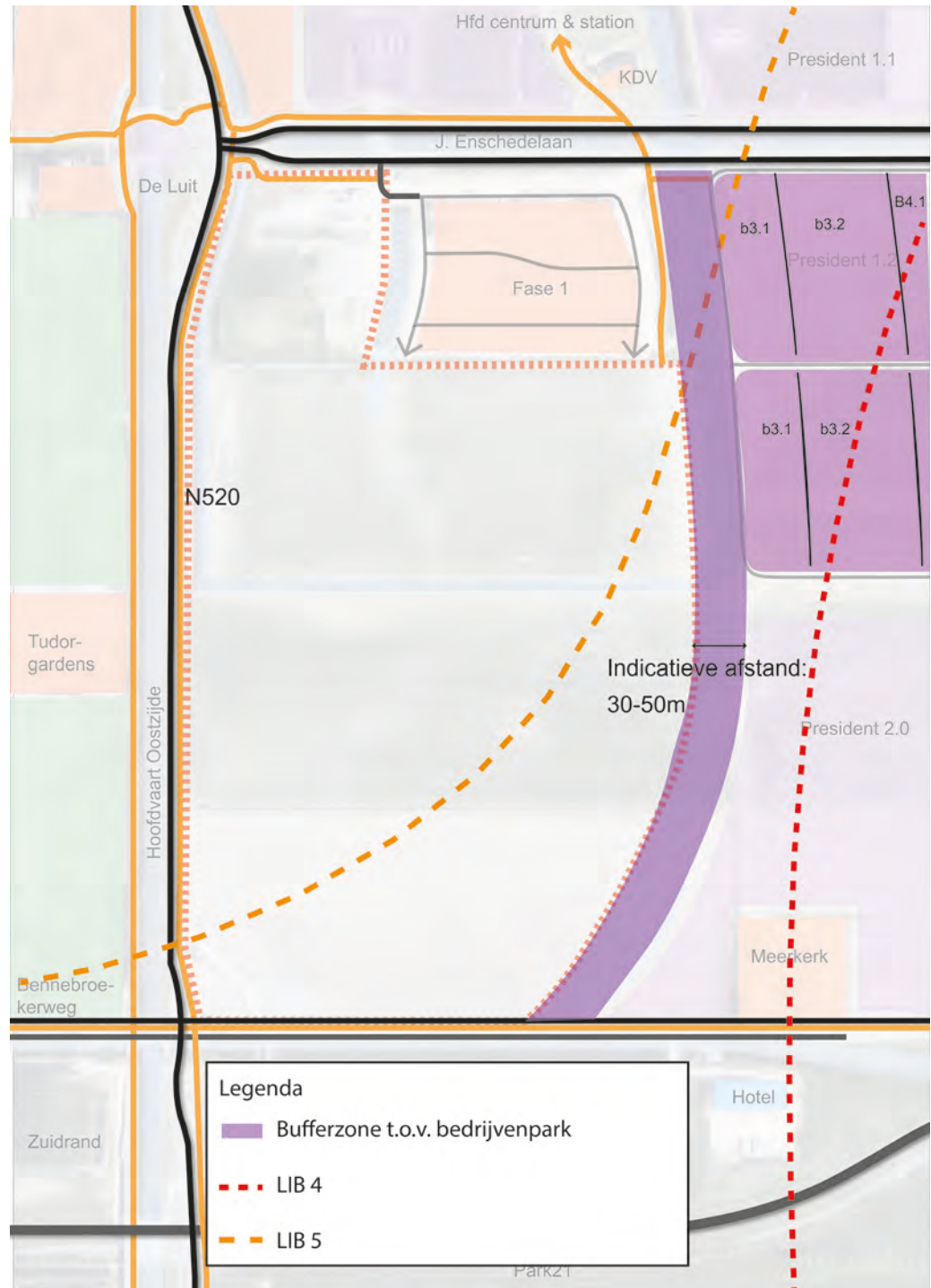
Bebouwingsdichtheden, hoogtes en locaties voorzieningen



Foto Concerto vormt decor voor de Luit



Stedenbouwkundig concept ensemble rondom Calatravabrug de Luit



Beperkingen, hinder- en risicocontouren

## 6. Beperkingen

Voor de ontwikkeling van het plan Lincolnpark Tweede Fase wordt een samenvatting gegeven van de voornaamste beperkingen als gevolg van wet- en regelgeving. In het verdere plan- en ontwikkeltraject worden deze nader uitgewerkt en zullen maatregelen worden getroffen om op een verantwoorde wijze om te gaan met deze belemmeringen. Uiteraard zal voldaan moeten worden aan alle wet- en regelgeving en dient sprake te zijn van goede ruimtelijke ordening en van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

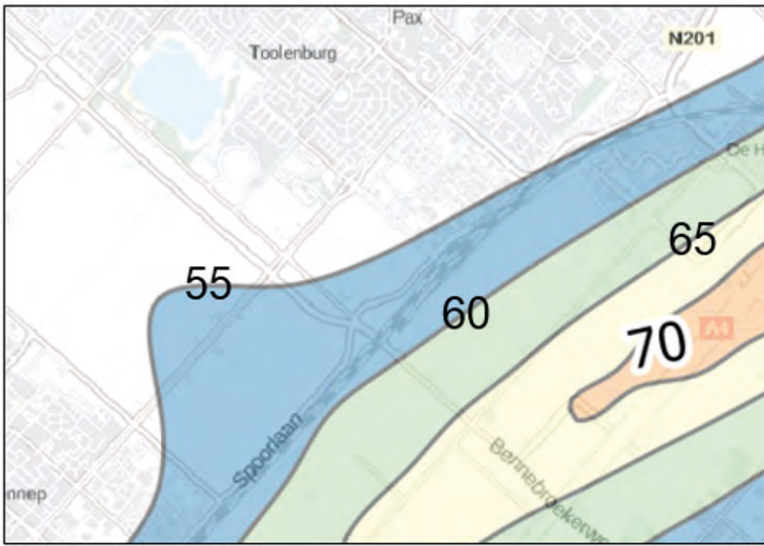
### **Milieuzonering**

Aangrenzend van het plangebied bevindt zich het bedrijventerrein De President 1.2 waarvoor in het bestemmingsplan bedrijven in de milieucategorie 3.1 mogelijk zijn gemaakt (milieu categorieën 3.2 en 4.1 liggen verder weg). Voor bedrijven van categorie 3.1 moet ten minste een afstand van 50m worden gehouden ten opzichte van de functie wonen of 30m ten opzichte van een gemengde bestemming. Het is van belang om bij de verdere planvorming voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). Dit zijn richtafstanden van de VNG waarbij geldt dat Lincolnpark als gemengd gebied bestemd zou moeten kunnen worden omschreven. De mate van functiemenging in dit grensgebied wordt nader uitgewerkt. Als onderdeel van deze 30 tot 50 m zal ook een watergang en een rijbaan worden gerealiseerd.

### **Luchthaveninddelingsbesluit (LIB)**

Het Luchthaveninddelingsbesluit Schiphol (hierna: LIB) en de uitwerking daarvan in andere wet- en regelgeving bevat de ruimtelijke regels en beperkingen die samenhangen met de nabijheid van luchthaven Schiphol. De belangrijkste beperkingen die gelden voor het plangebied zijn: hoogte beperkingen voor bebouwing, afwegingsgebied geluid en externe veiligheid en een beperking van vogel aantrekkende inrichting van het gebied.

Voor Lincolnpark geldt dat beperkingen ten gevolge van met name de (LIB 5) een rol spelen (zie figuur). Voor wat betreft de toegestane maximale bouwhoogtes gelden waarden tussen de 41m en 54m boven NAP. Ten aanzien van de externe veiligheid geldt het volgende. Een groot deel van de gronden van het plangebied liggen in een gebied dat op grond van het LIB is aangeduid als “afwegingsgebied geluid en externe veiligheid”. Buiten bestaand stedelijk gebied is woningbouw niet toegestaan. Daarbinnen moet worden beschreven hoe rekening wordt gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond door de ruimtelijke ontwikkeling. Op grond van het LIB en de Provinciale Ruimtelijke Verordening moet rekenschap worden gegeven van het feit dat ter plaatse sprake is van geluid vanwege luchtvaartverkeer, de redenen waarom ter plaatse woningbouw komt en de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid daarvan. Ook gelden er in het plangebied beperkingen voor het realiseren van functies die vogels aantrekken. Voor dit gebied is eerder een plan uitgewerkt met een waterplas en bedrijventerreinen, waar een verklaring van geen bezwaar voor is afgegeven. Voor de effecten van het geluid dat wordt veroorzaakt door de luchtvaart wordt verwezen naar de paragraaf over geluid.



Figuur luchtvaart geluid (waarden in db)

### Geluid

Voor de geluidbelasting op te realiseren gevoelige bestemmingen (o.a. wonen en onderwijs) geldt dat voor een nieuwe ontwikkeling altijd aangetoond moet worden dat het voldoet aan een acceptabel woon- en leefklimaat ('goede ruimtelijke ordening'). Hiervoor worden akoestische randvoorwaarden voor de ontwikkeling opgesteld. Deze dienen in het bestemmingsplan en/of een Programma van eisen te worden opgenomen. Deze randvoorwaarden betreffen met name de aanwezigheid van minimaal één geluidsluwe gevel ( $\leq$  voorkeursgrenswaarde) en maximaal één dove gevel (valt niet onder de toetsing Wet geluidhinder). Een gevel wordt beschouwd per verdieping of laag. Daarnaast geldt een maximale gecumuleerde geluidsbelasting van 66 dB (concept HW-beleid).

Voor het geluid ten gevolge van het wegverkeer is het van belang dat het kombesluit van de Hoofdweg Oostzijde wordt aangepast. Deze provinciale weg (N520) ligt buiten de (bebouwde) kom. Hierdoor gelden de strengere geluidsnormen die gelden buiten de kom. De Bennebroekerweg aan zuidzijde en de Johan Enschedelaan aan de noordzijde van het plangebied

liggen al binnen de bebouwde kom, alle nabijgelegen woningen (inclusief die in het LIB5 gebied) liggen dus binnen de kom.

Met provincie Noord-Holland wordt overlegd om de provinciale weg N520 over te dragen aan gemeente waarna de maximale snelheid naar 50 km/u kan worden teruggebracht en het kombesluit kan worden aangepast. Daarna kan gemeente door middel van een 'besluit hogere waarden' de maximale geluidsbelasting op de gevel vaststellen op 63 db i.p.v. 53 dB.

De Nieuwe Bennebroekerweg wordt in de toekomst verbreed. Ter plaatse van de locatie ten zuiden van het plangebied tussen de Bennebroekerweg en de Nieuwe Bennebroekerweg wordt niet in een geluidswal voorzien. Hier is namelijk geen woningbouwontwikkeling gepland. Desondanks is de bijdrage van de Nieuwe Bennebroekerweg op het plangebied gering. Ter plaatse van de noord en zuidhoek van het plangebied, nabij de kruisingen van de Hoofdweg met resp. John Enschedelaan en Bennebroekerweg moet extra aandacht worden besteed aan de geluidsluwe gevel bij de projectie van de woningen.

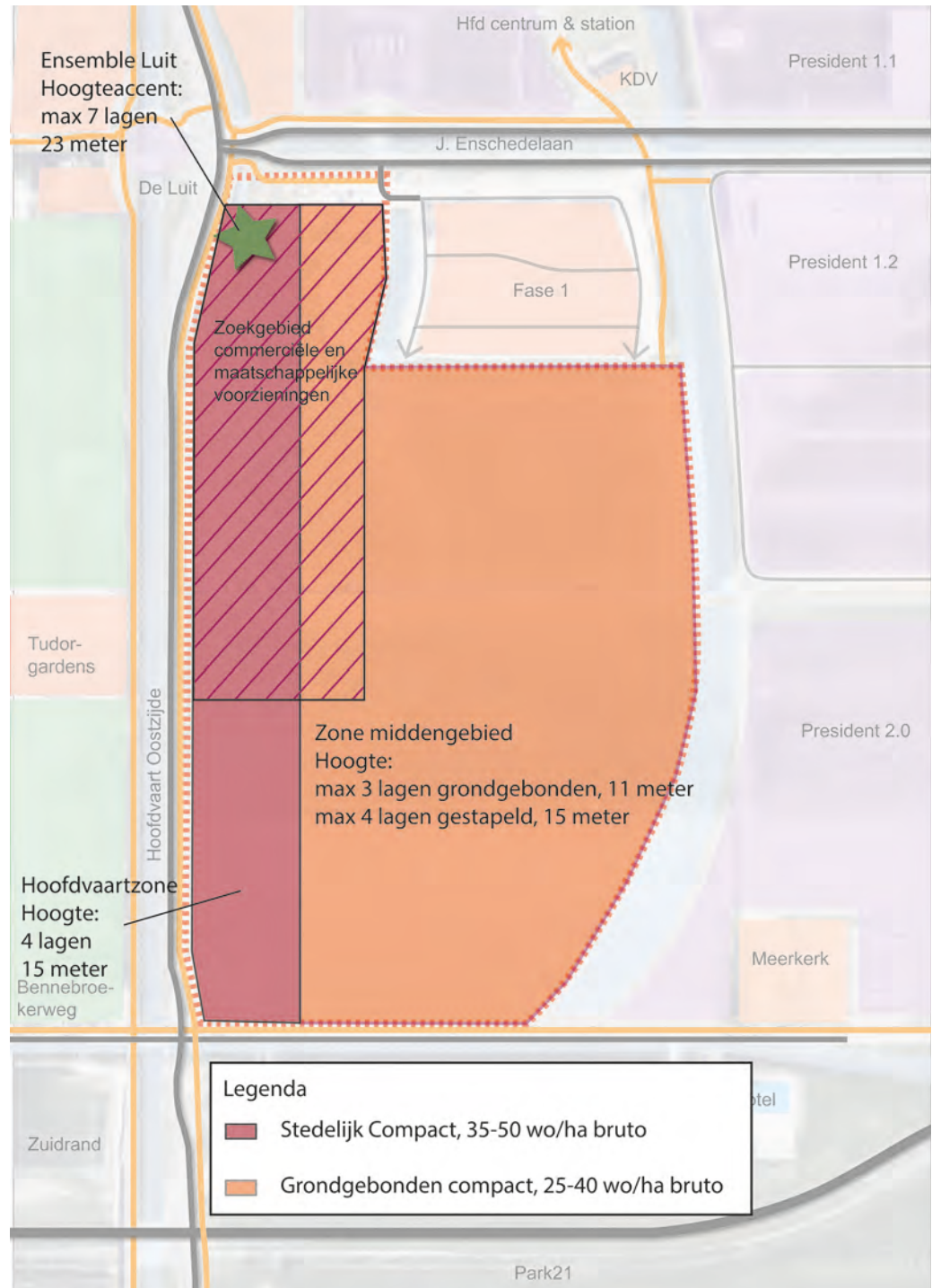
Voor het zuidelijke gedeelte van het plangebied is van belang dat daar een verhoogde geluidsbelasting ten gevolge van de luchtvaart geldt (zie figuur). Deze geluidsbelasting moet worden meegewogen in de cumulatieve geluidsbelasting (weging van weg- en luchtvaart geluid) waar een maximale norm voor woningen geldt van 66 dB (concept HW-beleid). Naar verwachting is de huidige cumulatieve geluidsbelasting in dit gedeelte lager dan deze maximale waarde. Het toekomstige beleid van het omgevingsplan is reeds af te leiden uit de Aanvullingsregeling geluid waarbij de bijdrage van het luchtvaartgeluid aan de cumulatieve geluidsbelasting fors zal toenemen.

Dit kan tot problemen leiden bij de motivering van de goede ruimtelijke ordening. Vooralsnog is de Consultatieronde (publicatie en inspraak) van dit besluit uitgesteld en is er nog geen zicht op de definitieve wetgeving hierover.

De invloed van het spoorwegverkeer en het emplacement is gelet op de afstand zeer gering en zal niet tot belemmeringen leiden.

### **Stikstof**

Er zal nog worden onderzocht in welke mate dit project kan leiden tot een extra belasting van stikstof depositie ter plaatse van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden (o.a. de Kennemerduinen.) Hiervoor zal in eerste instantie een Aerius-berekening worden uitgevoerd. Afhankelijk van de uitkomst hiervan moet worden bepaald of er maatregelen moeten worden uitgevoerd om een Natuurvergunning te kunnen verkrijgen.



Bebouwingsdichtheden, hoogtes en locaties voorzieningen

## 7. Programma: wonen en voorzieningen

### Wonen

Om voldoende flexibiliteit en uitwerkingsruimte te behouden is het woonprogramma op globale wijze uitgewerkt. Onderstaand volgt een overzicht van de programmatische regels en randvoorwaarden die gelden voor het te realiseren woonprogramma, gebaseerd op:

- Het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025, Het verschil maken (p.15) bepaalt dat 50% van het aantal te bouwen woningen in het betaalbare segment moet worden gebouwd. In dit totaal wordt ook Lincolnpark Eerste Fase meegenomen met 225 sociale huurwoningen.
- In het sociale segment of in het midden segment wordt ten minste ruimte geboden voor circa 30 woonzorgwoningen.
- In het marktsegment wordt ruimte geboden voor circa 60 CPO-woningen (collectief particulier opdrachtgeverschap).
- Het aandeel appartementen is ten minste 50 % van het totale aantal woningen van Lincolnpark Tweede Fase (de verhouding appartementen / grondgebonden woningen zal bij de uitwerking nader worden bepaald).
- Het definitieve aantal nieuw te bouwen woningen in Lincolnpark Tweede Fase wordt niet vooraf vastgesteld door de gemeente, maar beweegt zich in een bandbreedte van minimaal 625 tot maximaal 825 woningen.

De in dit gebied beoogde dichtheden voor woningen vallen in de categorie 'Stedelijk centrum' volgens het Woonbeleid (Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025, Het verschil maken). Als vuistregel geldt het uitgangspunt dat we de helft van het aantal te bouwen woningen in dit gebied ten behoeve van een- en tweepersoonshuishouden bouwen.

Voor de bouw van woningen in het sociale huursegment moeten door de ontwikkelende partij corporaties betrokken worden, of worden door corporaties zelf ontwikkeld. Ook kunnen nog andere kwaliteitseisen gesteld worden (zoals oppervlakte en huurdifferentiatie). Deze woningen dienen te allen tijden niet voor meer geld verhuurd te worden dan door het Woningwaarderingssysteem maximaal redelijk geacht wordt. De grootste behoefte in de gemeente is de realisatie van kleine wooneenheden binnen het sociale segment.

In het Woonbeleid (Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025, Het verschil maken) zijn eisen opgenomen voor 'bezoekbaar' en 'woonbaar'. Ook zijn eisen opgenomen ten aanzien van onder meer levensloopbestendigheid en 'woonkeur'. Bij gelijkvloerse woningen groter dan 70 m<sup>2</sup> passen we de adviezen en richtlijnen uit het handboek voor toegankelijkheid en 'Woonkeur basispakket' toe. Er is dan sprake van levensloopbestendigheid. Als er zorggeschikte woningen worden gebouwd, passen we de 'Woonkeur plus' variant toe. De term 'bezoekbaar' geeft het niveau aan waarop het 'Bouwbesluit' is gebaseerd. Een woning is 'bezoekbaar' als een bezoeker in een rolstoel zelfstandig van alle functies gebruik kan maken die van belang zijn om een woning te bezoeken. Een woning is 'woonbaar' wanneer een bewoner in een rolstoel zelfstandig van functies naar en in de woning gebruik kan maken en zo zelfstandig kan wonen. Bij levensloopbestendige woningen gaat het om normale (bezoekbare en woonbare) woningen met minimale voorzieningen, waar iemand met een beperking kan wonen, met hulpmiddelen in de woning maar ook zoveel mogelijk met de gewenste inzet van ondersteuning en zorg op termijn.

| Deelgebied en functies                    | Oppervlaktes m <sup>2</sup> terrein                      | Parkeerbehoefte |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------|
| Plangebied lincolnpark Tweede Fase        | 276.752                                                  | 1 per woning    |
| Deelgebied Hoofdvaartzone                 | 72.098                                                   | 1 per woning    |
| Deelgebied Middengebied                   | 204.654                                                  | 1 per won ing   |
| Bestaande waterstructuur binnen plangrens | 9.481                                                    | n.v.t.          |
| 2 VO scholen en sporthal                  | 9.000                                                    | 45 en 68        |
| Ontmoetingscentrum                        | n.v.t. (onderdeel van de locatie scholen en/of sporthal) | 26              |
| Commerciële voorzieningen                 | 13.500                                                   | 254             |

### Voorzieningen

Het voorzieningenprogramma van Lincolnpark Tweede Fase omvat in ieder geval de volgende onderdelen:

- Circa 5.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) voor commerciële voorzieningen, waaronder de mogelijkheid van twee elkaar aanvullende supermarkten, en winkels. Daarboven worden woningen gerealiseerd. Het benodigde terreinoppervlak (inclusief het ruimtebeslag voor de gebouwen) is circa 13.500 m<sup>2</sup>;
- In het gebied komen 2 scholen voor voortgezet onderwijs inclusief een sporthal. Hiervoor is ca 9.000 m<sup>2</sup> terrein voorzien. Daarop wordt 7.600m<sup>2</sup> bvo voor scholen gerealiseerd en 2400m<sup>2</sup> bvo voor de sporthal. De scholen worden in maximaal 4 lagen gestapeld in of nabij de Hoofdvaartzone.
- Een reservering voor een ontmoetingscentrum dat als onderdeel van de scholen en/of sporthal kan worden ontwikkeld waarbij het uitgangspunt dubbelgebruik van ruimten geldt.

### Fasering en spreiding

Het stedenbouwkundig plan voorziet in de mogelijkheid van een gefaseerde realisatie van de wijk. Randvoorwaarden voor de fasering zijn de volgende:

- De Hoofdvaartzone wordt als eerste ontwikkeld en sluit aan op de bebouwing van Lincolnpark Eerste Fase;
- De voorzieningen voor onderwijs, sport en ontmoeten worden met voorrang ontwikkeld;
- De bouwfaserings voorziet in een aaneengesloten groei van het nieuwe stedelijk weefsel. Op deze wijze wordt het beter mogelijk om de opgeleverde delen van wijk op (sociaal) veilige wijze in gebruik te nemen;
- De minimum en maximum omvang van een bouwphase zal de gemeente na afstemming met de ontwerpende (markt)partijen bepalen.

In lijn met de projectdoelstellingen voor duurzaamheid en circulariteit worden de verschillende woonsegmenten en doelgroepen op een evenwichtige manier verspreid over de wijk. Dit betekent onder andere dat de nieuw te bouwen sociale woningen niet in nabijheid van Lincolnpark Eerste Fase worden gesitueerd.

### Woonmilieus, woningdichtheden en bouwhoogten

In Lincolnpark is sprake van twee typen woonmilieus:

- In de Hoofdvaartzone wordt het woonmilieu ‘stedelijk compact’. De woningdichtheid is hier hoger dan in de rest van het plangebied. Hier zijn 4 lagen voorzien met een maximum bouwhoogte van 15 meter. Conform hoofdstuk 5 paragraaf ‘Hoofdvaartzone’ wordt in de oksel van de Hoofdvaart en Johan Enschedelaan gevraagd om een hoogteaccent van maximaal 7 lagen met een maximale bouwhoogte 23 meter.
- Het overige gedeelte van het plangebied (Middengebied) met het woonmilieu ‘grondgebonden compact’. De woningdichtheid in dit deel van het plangebied is lager dan in de zone langs de Hoofdvaart. In deze zone worden overwegend grondgebonden woningen gerealiseerd in 3 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 11 meter. Daarnaast is het mogelijk om incidenteel gestapelde woningen te realiseren in 4 lagen met een maximale bouwhoogte van 15 meter.

De bovengenoemde woonmilieus sluiten aan op het ‘(groen) stedelijk grondgebonden compact woonmilieu met hoogteaccenten’, zoals opgenomen in de Structuurvisie 2030.

In het hoofdstuk “Programma: wonen en voorzieningen” van het voorliggende document is opgenomen dat voor het totaal aantal te realiseren woningen in Lincolnpark Tweede Fase er uitgegaan wordt van minimaal 625 en maximaal 825 woningen. Deze bandbreedte is gebaseerd op het beoogde woonmilieu, het woonprogramma met de daarbij geldende regels en de geschatte invloed van de projectdoelstellingen voor duurzaamheid en circulariteit op het ruimtegebruik.

### Bronnen en documentatie

|                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Strategische Samenwerkingsagenda (SSA)<br>Haarlemmermeer-Rijnland 2015-2030 (maart 2015)          |
| Duurzame Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (DIOR),<br>gemeente Haarlemmermeer (januari 2015)    |
| Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, gemeente<br>Haarlemmermeer (10 juli 2012)                     |
| Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030, gemeente<br>Haarlemmermeer (3 oktober 2013)                    |
| De Parken, Essentiekaart Hoofddorp zuid oost,<br>gemeente Haarlemmermeer (11 april 2017)          |
| Nota Spelen, sporten en ontmoeten in de buitenruimte<br>2009-2013, gemeente Haarlemmermeer (2009) |
| Handreiking Watertoets, Rijnland (december 2011)                                                  |
| Luchthavenindelingsbesluit (LIB) (01 januari 2018)                                                |
| Beeldkwaliteitsplan De President (2008)                                                           |
| Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer<br>2018 (6 februari 2018)                          |
| Raamwerk President Lincoln (7 februari 2020)                                                      |
| Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025:<br>Het verschil maken                              |



## **Informatie**

Meer informatie of vragen? Neem contact op met gemeente Haarlemmermeer, 0900 1852 of [Lincolnpark@Haarlemmermeer.nl](mailto:Lincolnpark@Haarlemmermeer.nl)

## **TenderNed**

Via TenderNed ([www.tenderned.nl](http://www.tenderned.nl)) en de website Haarlemmermeer/Lincolnpark wordt u geïnformeerd over het verloop van de planvorming.

Mei 2020