

# Programma van Eisen voor Integraal Ontwikkelplan A4 Zone West



20 oktober 2010

# A4 Zone West

Internationale Showcase door Smart Design

<b>A4 Zone West: Inleiding Programma van Eisen</b>	<b>p. 4</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>p. 5</b>
<b>Deel A: De opgave</b>	<b>p. 7</b>
1. De voorgeschiedenis	p. 8
2. De gebiedskenmerken	p. 9
3. De context	p. 13
4. De opgave	p. 19
5. Het programma	p. 32
6. De uitgangspunten voor de te ontwikkelen functies (rood, groen, blauw en grijs)	p. 49
7. De beperkingenzones	p. 51
8. De waardevolle elementen	p. 59
9. De bijzondere ontwerpogaves	p. 61
10. De uitgangspunten voor de grondexploitatie	p. 62
11. De uitgangspunten voor de ontwikkelstrategie en fasering	p. 64
12. Het juridisch-planologisch kader	p. 67
<b>Deel B: het Product</b>	<b>p. 68</b>
13. Het te leveren product: Integraal Ontwikkelplan	p. 69
14. De werkwijze	p. 70
<b>Referenties</b>	<b>p. 71</b>

## **A4 Zone West: Inleiding Programma van Eisen**

Voor u ligt het Programma van Eisen (PvE) voor het Integraal Ontwikkel Plan A4 Zone West. Met dit PvE willen we vooral een stap zetten om de huidige kennis en inzichten over de ontwikkeling van A4 Zone West eenduidig voor alle betrokken partijen vast te leggen. Dit PvE is opgesteld door de GEM A4 zone west. A4 Zone West is één van de SADC-locaties in de Schipholregio en maakt onderdeel uit van het ACT (Amsterdam Connecting Trade) programma.

Na vaststelling van het bestemmingsplan A4 Zone West en de ontwikkeling van het ACT-programma zijn er nieuwe uitgangspunten vastgesteld (zoals de Groen-blaauwe Hoofdstructuur en Guidance Duurzaamheid ACT) en voor de ontwikkeling van het gebied belangrijke interne voorstudies uitgevoerd. De belangrijkste conclusies en inzichten uit deze studies en programma's worden inzichtelijk vastgelegd in dit PvE. Na vaststelling van dit PvE ontstaat daarmee een duidelijk en voor alle partijen herkenbaar vertrekpunt voor het planproces van het Integraal Ontwikkel Plan. Het is daarom van belang dat zowel de aandeelhouders van de GEM A4 Zone West als de gemeenteraad van Haarlemmermeer instemmen met het PvE.

Het PvE dient meerdere doelen.

- Het is het besluitvormingsdocument voor de gemeenteraad van Haarlemmermeer over de uitgangspunten en ambities voor de ontwikkeling van A4 Zone West en de opdracht voor het Integraal Ontwikkel Plan. Hiermee krijgt de planontwikkeling voor A4 Zone West de benodigde politieke legitimatie.
- Het is de opdracht vanuit de aandeelhouders van A4 Zone West voor de projectorganisatie.
- Het is kern van de opdracht voor de in te schakelen ontwerpers en andere betrokkenen bij het Integraal Ontwikkel Plan.
- Het is de richtlijn voor de positionering van A4 Zone West binnen regionaal verband (gezien het grote belang van regionale afstemming van bedrijventerreinen).

Het PvE is daarmee meer dan een strikt Programma van Eisen. Het formuleert niet alleen de uitgangspunten voor het Integraal Ontwikkel Plan dat de komende maanden wordt opgesteld, maar geeft ook een beeld van de context waarbinnen de planontwikkeling van A4 Zone West plaatsvindt, de bijzondere opgave waar deze planontwikkeling invulling aan moet geven, hoe duurzaamheid in de plannen wordt geïntegreerd en hoe wij denken in te spelen op nieuwe marktontwikkelingen, zowel op het gebied van logistiek als andere aanvullende programma's en diensten.

## **SAMENVATTING**

In het Programma van Eisen voor het Integraal Ontwikkelplan A4 Zone West (PvE) zijn de uitgangspunten, zowel inhoudelijk als procesmatig, voor het op te stellen Integraal Ontwikkelplan vastgelegd. Het gaat hierbij niet zozeer om een PvE in strikte zin. Het doel is om de verschillende uitgangspunten, randvoorwaarden en inzichten vast te leggen die de afgelopen jaren uit verschillende (deel)studies en vastgestelde plannen zijn voortgekomen. Dit PvE dient meerdere doelen:

- 1) Het is het besluitvormingsdocument voor de gemeenteraad van Haarlemmermeer over de uitgangspunten en ambities van A4 Zone West;
- 2) De opdracht vanuit de aandeelhouders van A4 Zone West voor de projectorganisatie.
- 3) De opdracht voor de in te schakelen ontwerpers en andere betrokkenen bij het Integraal Ontwikkelplan.
- 4) De richtlijn voor de positionering van A4 Zone West binnen regionaal verband.

A4 Zone West is een poldergebied met potentie, dankzij haar ligging en bijzondere karakteristieken. Het gaat concreet om 347 hectare bruto werklandschap waarvan minimaal 170 hectare (50%) uitgeefbaar is tot een maximale bandbreedte van 55%. Dit enorme poldergebied moet een bijzonder, internationaal toonaangevend werklandschap worden op een multimodaal knooppunt. Duurzaamheid in al zijn dimensies staat daarbij voorop. De ambitie is dan ook om A4 Zone West het meest duurzame werkgebied van Europa te laten zijn.

A4 Zone West maakt, als één van de SADC-locaties, onderdeel uit van het logistieke knooppunt Amsterdam Connecting Trade (ACT), dat als doelstelling heeft de internationale marktplaats Schiphol te versterken. Nieuwe modaliteiten en state of the art duurzame bedrijventerreinen die, vanuit het concept 'Beyond Logistics', programmatisch de logistieke functie versterken, staan centraal. De ontwikkeling van A4 Zone West levert de belangrijkste bijdrage aan het waarmaken van deze ambities door het binnen haar gebiedsgrenzen realiseren van een deel van deze modaliteiten, het faciliteren van logistieke bedrijven en bedrijven uit de logistieke waardeketen en de vertaling van de Guidance Duurzaamheid in concrete duurzaamheidsmaatregelen.

A4 Zone West kent enkele bijzondere elementen en opgaves. Zo zal het bestaande lint (De Rijnlanderweg) zorgvuldig moeten worden ingepast in het nieuwe werklandschap. Ook zal de overgang naar het aan te leggen Geniepark met daarin het werelderfgoed Geniedijk zorgvuldig vorm moeten krijgen en moet de groen-blaauwe hoofdstructuur in het gebied gerealiseerd worden. Daarnaast zullen er voorstellen moeten komen voor

- 1) Een slim en nuttig gebruik van de door het gebied heen lopende beperkingenzones.
- 2) De zichtlocatie A4 (Showcase).
- 3) De verbinding met het Stationsgebied van Hoofddorp.
- 4) De inpassing van de infrastructuur (o.m. OLV, HDV) in het gebied.

De financiële uitgangspunten voor het plan worden gevormd door de voorlopige grondexploitatie van 29 april 2009 en de SOK II van januari 2010.

De opgave in A4 Zone West is verder bijzonder omdat het een project is dat over een tijdsspanne van 25-55 jaar zal worden uitgevoerd. Een periode waarbinnen zeker veel gaat veranderen. Het plan zal daarom een duurzame hoofdstructuur moeten bevatten die de tand des tijds kan doorstaan en waarbinnen voldoende flexibiliteit bestaat om veranderingen op te vangen. Het tijdelijk gebruik en beheer van de nog niet in ontwikkelinggebrachte gronden maakt daar een belangrijk onderdeel vanuit. Het plan zal tevens ruimte moeten bieden om blijvend te innoveren, om gedurende de gehele looptijd in de voorhoede van duurzame werkgebieden te blijven. Dit vergt een uitgekende ontwikkelstrategie en een slim plan: het Integraal Ontwikkelpjan. En een slimme manier van werken: aan dit plan gaat de komende tijd in reken-teken-programmeersessies gewerkt worden door een multidisciplinair team. Met als belangrijke kern de Smart Design Coalition, dat het ruimtelijk ontwerp integraal vanuit de invalshoeken markt, duurzaamheid, middelen en ruimtelijke kwaliteit vorm geeft. Daarnaast wordt een ontwikkelstrategie, een programma, een nieuwe grondexploitatie en een civiel-technisch uitvoeringsplan gemaakt. Belangrijke expertise wordt daarbij ingebracht door de aandeelhouders: SADC, SRE en de gemeente Haarlemmermeer. Ons motto luidt dan ook:

## **A4 ZONE WEST: INTERNATIONALE SHOWCASE DOOR SMART DESIGN.**

# DEEL A: DE OPGAVE

## 1. A4 Zone West: De voorgeschiedenis

In 2004 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer het huidige bestemmingsplan A4 Zone West vastgesteld als kader voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein voor 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> linie luchthavengebonden logistiek. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is tevens een mer-procedure gevolgd. Dit bestemmingsplan is uiteindelijk, na een aanvankelijke vernietiging in 2006 door de Raad van State en een reparatie, op 16 februari 2007 onherroepelijk geworden.

Inmiddels is duidelijk dat er sinds de opstelling van het bestemmingsplan behoorlijk wat is veranderd, waardoor het noodzakelijk is de oorspronkelijke plannen te herzien. De aanvankelijk geplande ontwikkeling van een logistiek, puur luchthavengebonden bedrijventerrein is herijkt vanuit een breder maatschappelijk en economisch perspectief. Inzet was het harmonieuzer laten samengaan van de driehoek economie, bereikbaarheid en leefbaarheid bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de Schipholregio. Een belangrijke rol daarbij heeft het ACT – Beyond Logistics programma gespeeld. In 2008 is het Masterplan ACT vastgesteld. De ambitie van ACT is om met de ontwikkeling van de geplande werkgebieden ten zuiden van de luchthaven **het meest duurzame en innovatieve multimodale logistieke knooppunt van Europa** te worden.

Kernpunten van het ACT programma zijn: de realisatie van een duurzame Global Market Place gerelateerd aan innovatieve logistiek, aaneenschakeling van verschillende modaliteiten, onderscheidende clusterconcepten, waarden toevoeging en meer werkgelegenheid in de regio. In 2009 is het aspect duurzaamheid nader uitgewerkt tot de ambitie het meest duurzame werkgebied van Europa te worden. Dit heeft geleid tot de Guidance Duurzaamheid die in 2010 is vastgesteld.

Vanaf 2008 is het planproces voor A4 Zone West weer opgepakt, uitgaande van het Masterplan ACT en (vanaf 2010) de Guidance Duurzaamheid. Inzet was om A4 Zone West als één van de implementatiegebieden, en daarmee als onderdeel van de uitvoeringsstrategie van het ACT programma, verder zelfstandig te positioneren en de bedrijfsmatige ontwikkeling van het gebied verder voor te bereiden. Op 29 april 2009 is een voorlopige grondexploitatie voor A4 Zone West voorgelegd aan de gemeente. Deze grondexploitatie is mede gebruikt voor de Samenwerkingsovereenkomst II tussen de drie samenwerkende partners: Gemeente Haarlemmermeer, SRE en SADC. Deze SOK II is in februari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Op basis van de SOK II is een onafhankelijk projectdirecteur aangesteld en is gestart met de oprichting van een Gemeenschappelijke Exploitatie Maatschappij (GEM). Op 30 juni 2010 is de GEM officieel opgericht.

Inmiddels zijn de economische situatie en de vooruitzichten sterk veranderd en dit heeft zijn weerslag op de bedrijfsterreinenmarkt in de regio. Er wordt kritischer gekeken naar het aanbod en er is sprake van een veranderende vraag. In het kader van Plabeka probeert de regio actief meer regie te voeren op het planaanbod van bedrijventerreinen. Daarnaast wordt vanuit het ACT-programma actief gewerkt naar het inspelen op de veranderende vraag en het actief tot stand brengen van nieuwe en kansrijke bedrijfsclusters in de regio. Inzet is actieve economische ontwikkeling, meer kwaliteit in het aanbod en het toekomstbestendiger maken van de bedrijventerreinen.

Ter voorbereiding van de concrete uitvoering van A4 Zone West is nu het moment aangebroken om een integraal ontwikkelplan te maken. Een plan dat de veranderde inzichten concreet vertaalt naar A4 Zone West en een goede en gezonde basis biedt voor de toekomstige uitvoering van de plannen.

## **2. A4 Zone West: De gebiedskenmerken**

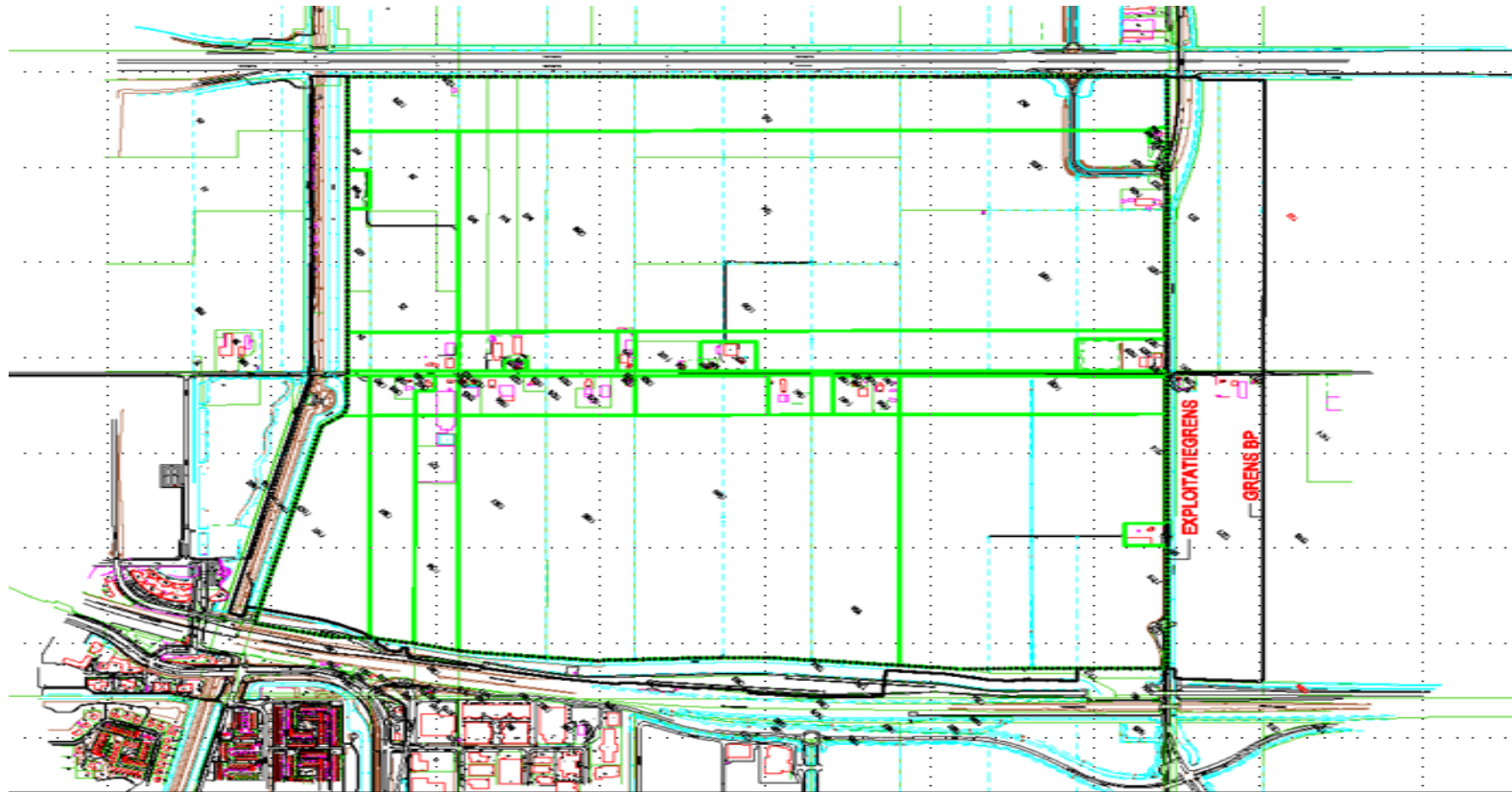
### **Locatie**

A4 Zone West is een groot exploitatiegebied van bruto 347 hectare, waarvan minimaal ongeveer de helft (170 hectare) netto uitgeefbaar is. De grenzen van het exploitatiegebied zijn vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst 2 (SOK 2) die is afgesloten tussen de gemeente Haarlemmermeer, SRE en SADC voor de ontwikkeling van A4 Zone West.

Het gebied ligt globaal tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep, als onderdeel van de zogenaamde Oostflank van de Haarlemmermeer. Het gebied wordt begrensd door de snelweg A4 (oost), de spoorlijn Amsterdam - Den Haag (west), de Bennebroekerweg (zuid) en de Geniedijk (noord). Het plangebied (ruimtelijke visie) en het exploitatiegebied (grondexploitatie) staan op onderstaande tekening weergegeven. Hierbij valt op dat:

1. Het bestemmingsplangebied nu groter is dan het exploitatiegebied: de verlegde Bennebroekerweg valt binnen het bestemmingsplangebied echter buiten het exploitatiegebied van A4 Zone West. De daadwerkelijke planvorming voor de verlegde Bennebroekerweg valt buiten het project A4 Zone West, aangezien de verlegging van de Bennebroekerweg van gebiedsoverstijgend belang is. Wel is het van belang dat vanuit het project A4 Zone West meegedacht wordt over de plannen voor de nieuwe Bennebroekerweg, gezien het belang voor de ontsluiting van het gebied.
2. Het Geniepark tussen spoor en A4 valt binnen het bestemmingsplan- en het exploitatiegebied van A4 Zone West. Voor het totale Geniepark (Geniedijk tussen spoor en Fort Aalsmeer en het gebied ten noorden en ten zuiden hiervan) wordt echter vanuit het opdrachtgeversoverleg Geniepark een ontwerp gemaakt, dat uiteraard afgestemd wordt met de plannen voor A4 Zone West. Het projectmanagement van het ontwerp voor het Geniepark wordt gevoerd door de projectorganisatie A4 Zone West.





**Exploitatiegrens en bestemmingsplangrens A4 Zone West**

### **Gebruik**

A4 Zone West is nu in gebruik als landbouwgrond en zal de komende jaren transformeren naar een innovatief, duurzaam en hoogwaardig werkgebied op het terrein van handel en logistiek. Hiermee kan de internationale positie van Schiphol als marktplaats (een plek waar mensen, goederen en diensten samenkomen) worden versterkt. Een directe relatie met Schiphol is fysiek merkbaar door de aanvliegroute over het gebied naar de Kaagbaan, maar zal door het creëren van nieuwe verbindingen verder worden versterkt. Zo zal een nieuw duurzaam handels- en logistiek cluster kunnen ontstaan op een state of the art multimodaal netwerk.

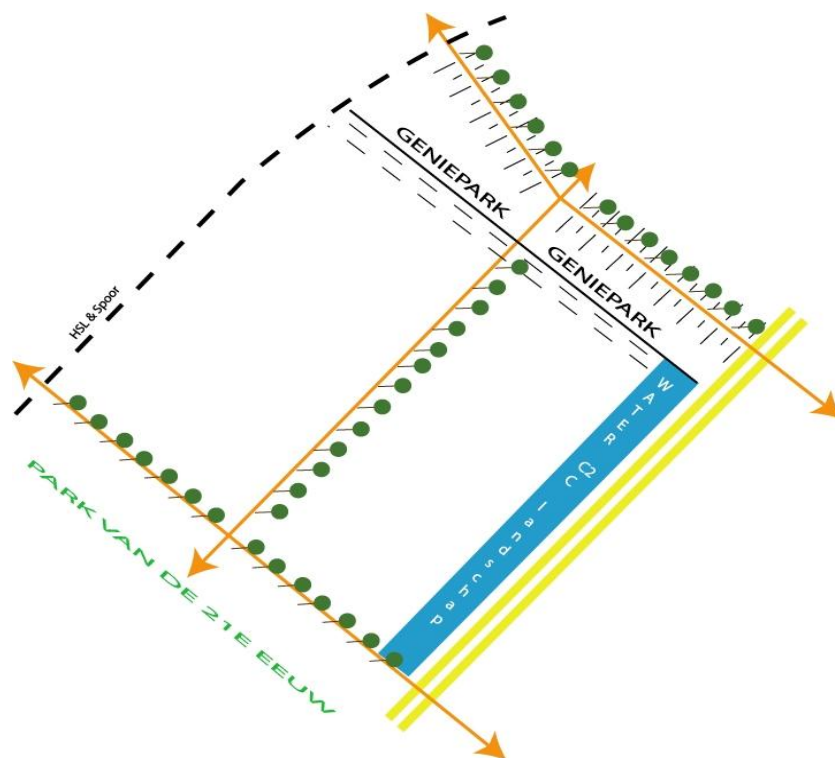
## De randen

Aan de randen van het gebied zijn er belangrijke relaties met de A4, het spoor en het station Hoofddorp (Zichtlocatie ), Geniepark (Cultuurhistorie en Recreatie) en Park 21 (Groen Sport en Leisure).

## Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Het gebied heeft de typische polderstructuur van de Haarlemmermeer. De aanwezige lange velden, sloten en strakke bomenrijen zijn interessante thema's voor het stedenbouwkundig plan. Dwars door het gebied loopt de Rijnlanderweg. Aan dit karakteristieke lint staan enkele boerderijen met erachter moderne bedrijfshallen. De Rijnlanderweg deelt A4 Zone West in tweeën. Daarnaast loopt aan de noordkant van het plangebied de Geniedijk, die onderdeel vormt van de Stelling van Amsterdam. De Stelling van Amsterdam behoort tot het Unesco Werelderfgoed.

Aan deze landschappelijke waarden worden in het kader van de planontwikkeling A4 Zone West een aantal interessante nieuwe toegevoegd. Deze zijn uitgewerkt in de groen-blauwe hoofdstructuur (bureau HNS). Rond de Geniedijk komt een park (het Geniepark) met (droge) waterberging en langs de A4 wordt een moerasachtig gebied gerealiseerd met een waterbergings- en zuiveringsfunctie.



### **3. A4 Zone West: De context**

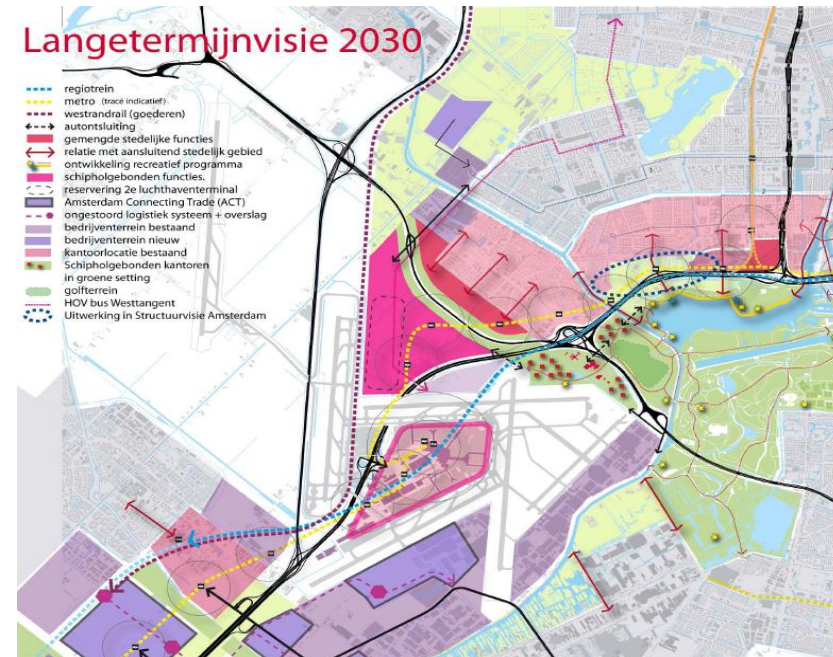
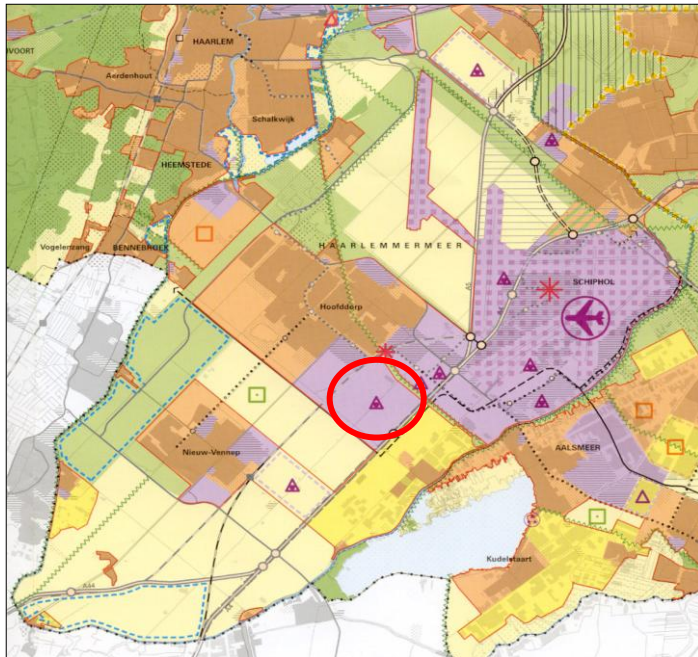
#### **Onderdeel groter geheel**

A4 Zone West maakt onderdeel uit van de drukke, dynamische oostflank van de Haarlemmermeer. Hier bevinden zich snelwegen, spoorverbindingen, Schiphol en bedrijventerreinen. De dynamiek van deze zone is de afgelopen jaren sterk toegenomen, met name door de mainportfunctie van Schiphol en de strategische ligging in de Randstad.

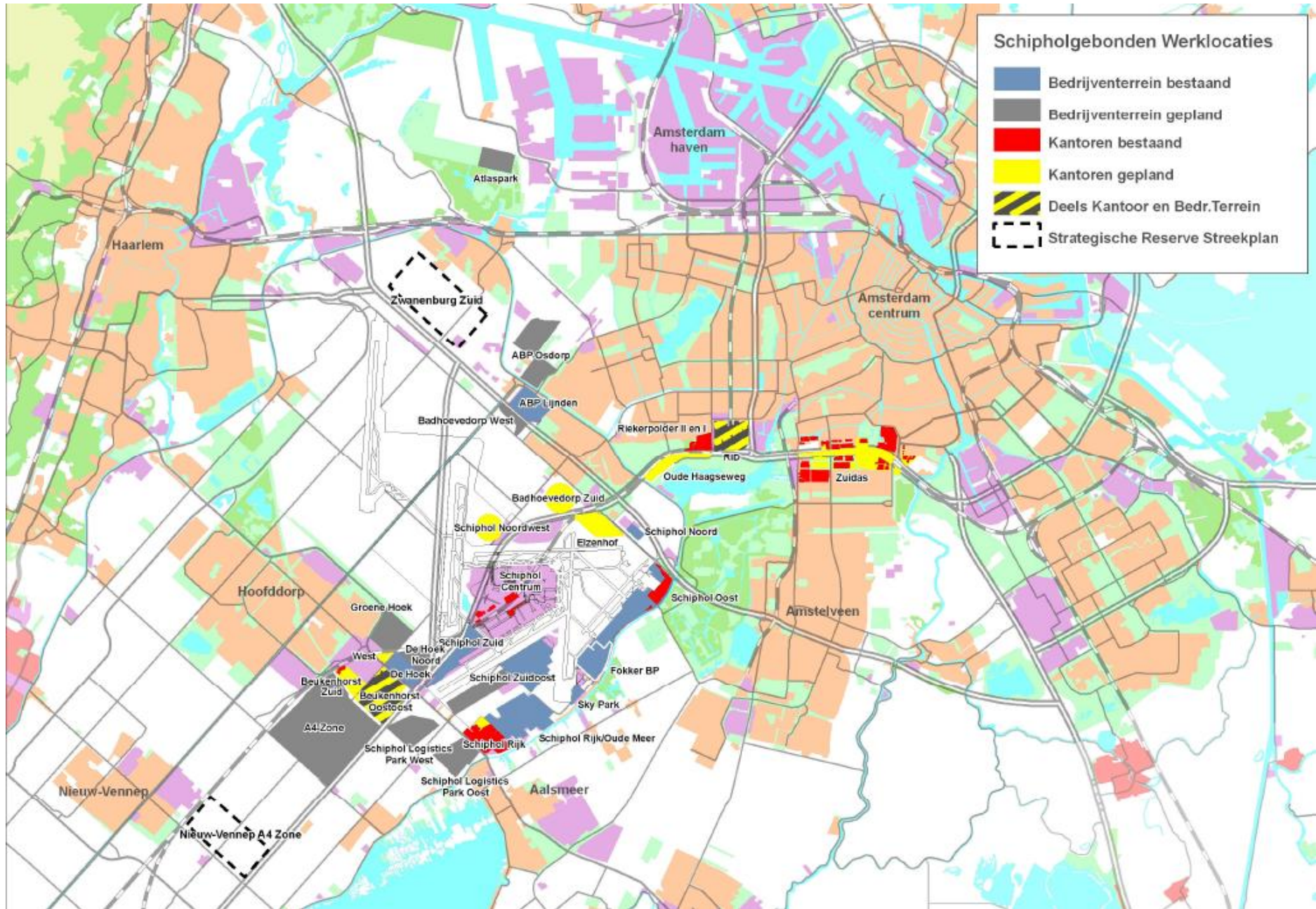
Mainport Schiphol is de verzamelnaam voor de logistieke, handels- en luchthavenactiviteiten rondom de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. Samen met de Mainport Rotterdam levert Schiphol een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie en het (internationale) imago van Nederland als distributieland van goederen, diensten en kennis. Het beleid van de overheid is er dan ook op gericht om beide mainportfuncties verder te versterken.

Voor Schiphol is het beleid er met name op gericht om de functie als internationale 'hub' te optimaliseren. Daarbij wordt ingezet op enerzijds het zoveel mogelijk beperken van de overlast voor milieu en omgeving, die gepaard gaat met de luchtvaartactiviteiten van Schiphol. Anderzijds wordt ingezet op een verdere groei van Schiphol, zowel van haar luchtvaartactiviteiten als de ondersteunende activiteiten. De ontwikkeling van de omringende gebieden vormt daar een belangrijk onderdeel van. Deze ontwikkeling vindt plaats vanuit een regionaal perspectief (zoals 'Airport Corridor' en ACT – Amsterdam Connecting Trade) en vanuit het perspectief van Schiphol zelf ('Airport City'). Deze perspectieven zijn integraal onderdeel van verschillende beleidsdocumenten, o.a. de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS) en het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015 (ROP).

## Uit Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio



De verwachting is dat de komende decennia de Schipholregio steeds belangrijker wordt als economisch hart van de Randstad: de Mainportfunctie groeit steeds meer uit tot een belangrijke internationale handelsplaats. Daarom is het belangrijk om voldoende locaties beschikbaar te hebben voor de (verwachte) groeisectoren in de regio en de aantrekkelijkheid van de regio voor bedrijfsvestigingen te verbeteren. De inzet voor A4 Zone West daarbij is niet om direct te concurreren met andere bedrijfsterreinontwikkelingen in de Schipholregio, maar om een complementair milieu aan te bieden waarin nu niet wordt voorzien.



Voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen aan de zuidkant van Schiphol is binnen de bovenstaande bredere context het programma Amsterdam Connecting Trade (ACT) opgezet. Binnen ACT is het uitgangspunt een evenwicht te creëren tussen economische groei, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Daarnaast werkt de gemeente Haarlemmermeer aan de structuurvisie 2030, als basis voor de verschillende plannen binnen haar gemeentegrenzen. De structuurvisie wordt een integrale visie op een duurzame en toekomstvaste ontwikkeling van Haarlemmermeer, waarbij de samenhang van beleid voor ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen is vastgelegd. Als kader voor de structuurvisie is de nota Contouren Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 opgesteld.

In deze contourennota geeft de gemeente aan welke opgaven, strategische vraagstukken en ambities relevant zijn voor de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling van Haarlemmermeer. In de contourennota stelt de gemeente de ambities voor Haarlemmermeer 2030 voor, namelijk:

- sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

Een belangrijk aandachtsgebied voor verdere verdieping van de structuurvisie zijn de volgende elementen:

- het bevorderen van (het ontstaan van) sociale duurzaamheid door voorwaarden voor eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting te scheppen;
- het realiseren van een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem dat het functioneren van Haarlemmermeer als droogmakerij op lange termijn waarborgt en dat aansluit bij de ambities van de gemeente;
- het trefzeker organiseren van ketenmobiliteit door mobiliteitsnetwerken te verknopen en het realiseren van een robuust netwerk (ontvlecht en ingebed in de omgeving) voor alle modaliteiten zodat alle (ruimtelijke) ontwikkelingen geaccommodeerd kunnen worden;
- het zorgen voor een duurzame ruimtelijke inrichting in bestaande gebieden, transformatiegebieden en agrarische kerngebieden door het benutten van kernkwaliteiten als openheid en diversiteit van de kernen.

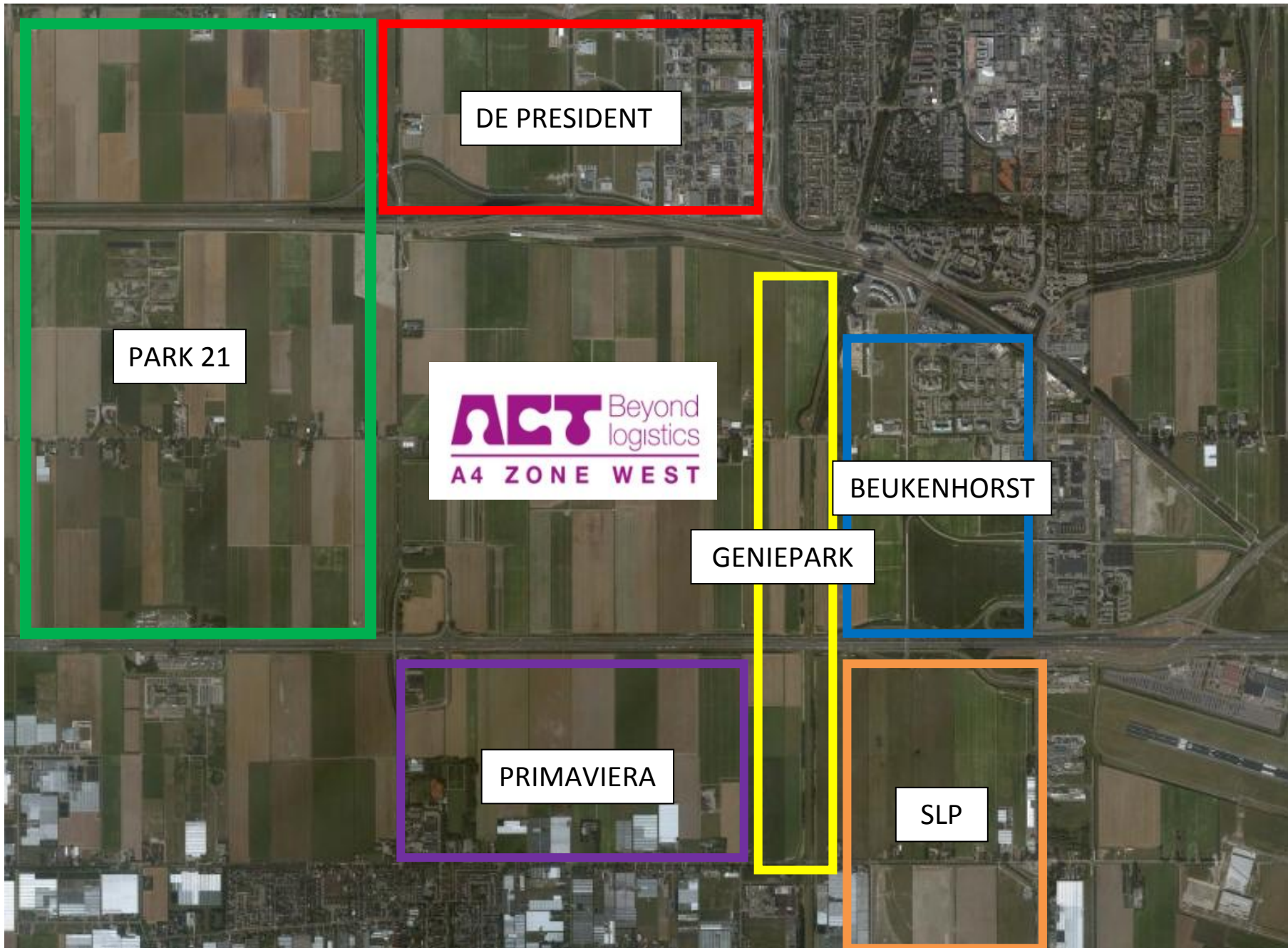
Een tweede belangrijk beleidsdocument van de gemeente Haarlemmermeer (samen met de Provincie en het Hoogheemraadschap Rijnland) is de Groen-blauwe Hoofdstructuur Oostflank Haarlemmermeer (2009), inclusief het Waterhuishoudingsplan ACT (2010). Binnen A4 Zone West maken zowel het Geniepark als de groen-blauwe zone langs de A4 onderdeel uit van deze groen-blauwe hoofdstructuur.

## Ontwikkelingen in directe omgeving

A4 Zone West bevindt zich in een dynamische omgeving, waar verschillende projecten in voorbereiding danwel in uitvoering zijn. Dit zijn:

1. Geniepark: een hoogwaardig park van internationale allure langs de Geniedijk (Unesco werelderfgoed)
2. De nieuwe N201+ : omgelegde en opgewaardeerde N201 in het gebied tussen A4, A9 en Amstelhoek.
3. Beukenhorst en Beukenhorst Oost: hoogwaardige kantoor- en bedrijventerreinen.
4. Park Z1: groot leisurepark tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.
5. De President: een gemengd regionaal bedrijventerrein.
6. PrimAviera: kastuinbouwgebied.

In het kaartje op de volgende pagina staan deze projecten (behalve de nieuwe N201+) aangeduid.



#### 4. A4 Zone West: De opgave

De ontwikkeling van A4 Zone West is een bijzondere opgave. In A4 Zone West realiseren we een duurzaam en uniek werklandschap op een internationale multimodale marktplaats. A4 Zone West wordt een beeldbepalend onderdeel van het ACT-programma voor de Schipholregio en de entree van de Noordvleugel van de Randstad (of Amsterdam Metropolitan Area). Het gebied moet internationaal toonaangevend zijn en het meest duurzame bedrijventerrein van Europa worden en blijven.

De ontwikkeling zal niet binnen een kort tijdsbestek vorm krijgen. De totale ontwikkeltijd beslaat circa 30 jaar. In deze dertig jaar zal de wereld behoorlijk veranderen. Belangrijk is daarom dat er geen blauwdrukplan gemaakt wordt maar een flexibel ontwikkelplan met een robuuste hoofdstructuur die de tand des tijds kan doorstaan. Er zal ruimte moeten zijn voor het faciliteren van nieuwe ontwikkelingen, zonder dat het gebied helemaal weer op de schop moet. Technische ontwikkelingen zullen namelijk ongetwijfeld veel meer mogelijk gaan maken dan we ons nu kunnen voorstellen. Het heeft dan ook geen zin een plan te maken dat tot in details voorschrijft hoe het gebied moet worden ingericht. Ook in de ontwikkelstrategie voor A4 Zone West zijn flexibiliteit en toekomstbestendigheid daarom centrale begrippen. De ruimtelijk hoofdstructuur (zoals de groen-blaue hoofdstructuur, de openbare ruimte en de wegprofielen) moet daarbij robuust en toekomstbestendig zijn. De ontwikkelgebieden kunnen daarentegen flexibel worden ingevuld.

Concreet zal er 347 hectare bruto werklandschap, waarvan minimaal 170 hectare (49%) en maximaal 55% uitgifbaar, op het gebied van handel en logistiek worden gerealiseerd, waarbij verschillende deelmilieus integraal verweven zullen zijn met de duurzame groen- en waterstructuur (zowel direct in het gebied als daarnaast) en multimodale faciliteiten.

De opgave voor A4 Zone West is kort te verwoorden. Er ligt echter een hele wereld achter die opgave: een intensief onderzoeks- en planvormingsproces is aan de formulering van de opgave voorafgegaan.

De volgende vaste ruimtelijke elementen vormen **uitgangspunten** voor de ontwikkeling van A4 Zone West:

- De ligging van het gebied als de entree van de Noordvleugel/Amsterdam Metropolitan Area: het presenteert zich nadrukkelijk langs de zichtlijnen en doorgaande routes.
- De ligging van het gebied in het omringende landschap (Geniepark, Park 21, polderstructuur): het voegt zich hier op een natuurlijke manier in als een werklandschap.
- De waardevolle elementen in het gebied: de Rijnlanderweg met aanliggende bebouwing en de Geniedijk/-park. De ontwikkeling van het gebied versterkt deze elementen.
- De beperkingenzones: inzet is om bij deze zones (LIB, transportleidingen en 380 kV tracé) niet te blijven steken in onmogelijkheden, maar zicht te krijgen op mogelijkheden.
- De aanwezigheid van economische kernfuncties in de directe omgeving: met name Schiphol en de omliggende bedrijvensclusters.
- De bereikbaarheid van het gebied, nu en in de nabije toekomst: A4, NS Station Hoofddorp, HOV, N201+, Nieuwe Bennebroekerweg.
- Het knooppunt van logistieke verbindingen (multimodaliteit): Schiphol, DLV, HST Cargoterminal en Truckterminal.

Met de ontwikkeling van A4 Zone West willen we een aantal belangrijke **doelen** bereiken:

- Het realiseren van een bedrijventerrein dat door haar specifieke eigenschappen en doelgroepen een unieke, onderscheidende Product-Markt-Combinatie (PMC) binnen de regio vormt.
- Deze unieke Product-Markt-Combinatie voor de totale A4 Zone West is niet alleen complementair aan de andere economische gebieden binnen de regio (vanuit het principe 'het geheel is meer dan de som der delen') maar maakt, als onderscheidend vestigingsmilieu en hart van het ACT-programma, de regio als geheel aantrekkelijker als internationale vestigingsplaats. De unieke kwaliteiten van A4 Zone West zal nieuwe vraag genereren en maakt nieuwe combinaties mogelijk van onderdelen in de logistieke keten en waardetoevoegende functies.
- De realisatie van de pijlers van het ACT-programma: duurzaamheid, multimodaliteit en beyond logistics.
- Het realiseren van een handels- en logistiek cluster dat door de toevoeging van verschillende meerwaarde creërende functies een divers vestigingsklimaat biedt, in de vorm van een werklandschap.
- De specifieke uitstraling van de gebiedsontwikkeling van A4 Zone West draagt als bijzonder, hoogwaardig en duurzaam werklandschap positief bij aan het imago en de internationale aantrekkingskracht van de marktplaats Schiphol, ACT, en de oostflank Haarlemmermeer.
- Het gebied krijgt betekenis voor haar omgeving door de hoge ruimtelijke (belevings- en verblijfs-)kwaliteit, een fijnmazig netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen en de gebiedsoverstijgende voorzieningen.

## De plus van A4 Zone West

A4 Zone West zal zich regionaal en (inter)nationaal gaan onderscheiden. Het zal een bedrijventerrein worden met een bijzondere plus ten opzichte van andere terreinen: **nieuw, aanvullend, noodzakelijk, bijzonder en wenselijk**.

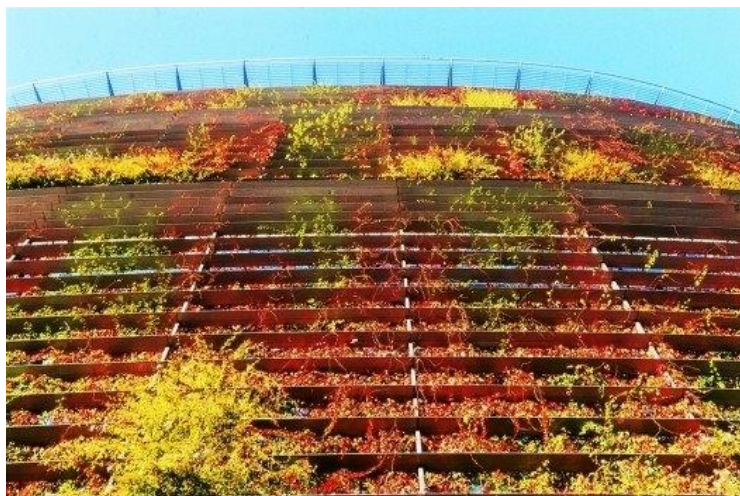
A4 Zone West wordt een internationaal referentiepunt op het gebied van **duurzaamheid**, de inrichting wordt zeer **hoogwaardig** met bijzondere aandacht voor **toekomstwaarde, belevingswaarde, verblijfskwaliteit** en **inpassing in de bestaande omgeving**, er wordt **ruimte intensief** gebouwd met waar mogelijk stapeling van functies, er is sprake van **vernieuwende combinaties van functies**, er komt een **internationaal aansprekend park** (Geniepark) en er is sprake van een **hoogwaardig knooppunt** van goederen, mensen en diensten.

De drie pijlers uit het ACT-programma zullen mede het bijzondere karakter van het werklandschap A4 Zone West gaan vormen.

- De integrale verwerking van **Duurzaamheid** vanuit het principe dat A4 Zone West het meest duurzame bedrijventerrein van Europa moet worden.
- Het verwerken van het **Beyond Logistics** principe, dat ervoor zorgt dat het handels- en logistiek cluster een toegevoegde waarde krijgt binnen de internationale marktplaats Schiphol.
- Het realiseren van een hoogwaardig **Multimodaal knooppunt**: hoogwaardig vrachtvervoer via lucht, weg en spoor én uitstekende bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets.

## Duurzaamheid

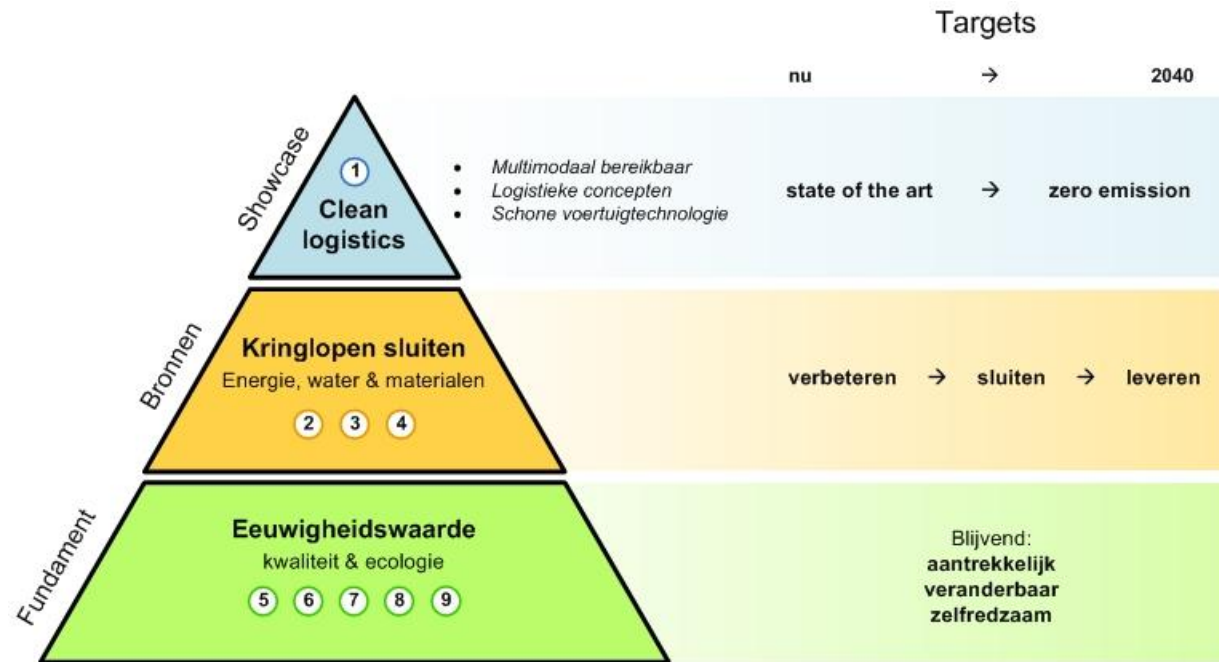
Duurzaamheid is geen los thema maar integraal onderdeel van het IOP (zie schema hierboven). Duurzaamheid staat daarmee gebiedsgericht en vanaf het eerste moment van de planontwikkeling centraal. Met als streven dat A4 Zone West **het meest duurzame bedrijventerrein van Europa** moet worden. Wel is het noodzakelijk te benoemen hoe we met duurzaamheid omgaan, om dit enerzijds zichtbaar en anderzijds meetbaar te kunnen maken. Voor de meetbaarheid sluiten we aan bij een toonaangevend meetinstrument voor Duurzame Gebiedsontwikkeling, waarbij we erop inzetten om zelf de nieuwe standaard te zetten.



Drie thema's zijn leidend voor de duurzame ontwikkeling van A4 Zone West:

- I. Op het gebied van Clean Logistics is A4 Zone West de internationale **showcase**. Op drie schaalniveaus wordt gewerkt aan innovatieve en schone logistiek en mobiliteit:
  - De regio: een multimodaal bereikbaar gebied
  - Het gebied zelf: innovatieve logistieke systemen
  - Techniek en innovatie: toepassing en ontwikkeling van schone voertuigtechnologie
- II. De **bronnen** energie, water en materialen. Het gebruik van energie en materialen wordt geminimaliseerd. De kwaliteit van het oppervlaktewater wordt verbeterd en regenwater wordt maximaal benut. Het gebied moet in stappen kunnen voorzien in de eigen behoefte aan duurzame energie, schoon water en materialen en deze bronnen zelfs kunnen leveren aan andere gebieden.

- III. **Fundament** voor de gebiedsontwikkeling is een ruimtelijk ontwerp dat zorgt voor een (eeuwig) blijvend aantrekkelijk en levendig gebied, flexibel is van opzet waardoor functieverandering mogelijk is naar gelang de veranderende behoeftes, en een groenstructuur kent die robuust en zelfredzaam is. Hiermee heeft het gebied een blijvende kwaliteit of 'eeuwigheidswaarde'.



Deze thema's hebben betekenis voor de ruimtelijke structuur van het gebied, en vormen uitgangspunt voor nieuwe vormen van samenwerking rond, en financiering van, maatregelen. Om te komen tot een ruimtelijke vertaling van de bovenstaande piramide worden de volgende 9 principes voor een duurzaam ontwerp gevolgd. Deze principes komen voort uit de Guidance Duurzaamheid ACT. De principes sluiten aan op de drie thema's, zoals aangegeven met de nummering in de figuur.

### I. Showcase: Clean Logistics

#### 1. Innovatieve concepten voor mobiliteit en bereikbaarheid

- Een 'multimodaal' bereikbaar gebied: auto, ov (NS en HDV-lijnen) en aantrekkelijke langzaam-verkeerroutes, met goede overstapmogelijkheden en voorzieningen op de knooppunten.
- Efficiënte verkeersafwikkeling van mensen en goederen door korte transportafstanden, zonen van functies naar bereikbaarheid.
- Logistieke systemen voor interne distributie binnen bedrijf en tussen bedrijven onderling, gezamenlijk met potentiële gebruikers ontwikkelen.
- Proeftuin voor schone voertuigtechnologie, samen met markt en kennisinstellingen opzetten.

De multimodale bereikbaarheid krijgt een ruimtelijke vertaling in het IOP; de realisatie hiervan ligt primair bij de GEM. De lokale logistieke concepten en de proeftuin voor schone technologie moet samen met de markt en kennisinstellingen worden vormgegeven. Met deze partijen wordt gesproken om te komen tot een IOP dat marktinitiatieven op dit gebied faciliteert, voor zover dit om ruimtelijke voorwaarden vraagt. Voorts wordt gestart met de vorming van coalities met 'kickstarters', en het koppelen van ideeën aan plannen van potentiële gebruikers van het gebied.

## II. Bronnen: Kringlopen sluiten

### 2. Energieverbruik minimaliseren en verduurzamen

- Zoneren van functies naar potentiële onderlinge koppelingen van energie, water en reststromen.
- Energieverbruik van gebouwen te minimaliseren door optimale stedenbouwkundige oriëntatie op zon en daglicht en optimaal gebouwontwerp. Tevens energieverbruik in openbare ruimte te minimaliseren door benodigde verlichting te concentreren.
- Benutten van reststromen, op schaal van A4 Zone West, ACT of zonodig groter.
- Resterende energievraag in te vullen met lokale duurzame opwekking (biomassa, zon etc.).

### 3. Waterkwaliteit verbeteren en waterkringlopen sluiten

- Een robuust en duurzaam waternetwerk, op basis van een ecologische waterkwaliteit.
- Waterkringloop voor oppervlaktewater en consumptiewater: volgens principe 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Maximale ontkoppeling gebouwen en verharding en hergebruik regenwater.
- Natuurlijke waterzuivering in het gebied, en maximaal hergebruik.

### 4. Duurzaam materiaalgebruik en recycling

- Hergebruik groenmateriaal binnen ACT voor de opwekking van energie.
- Materialenkringloop: (1) gebruik hergebruikt materiaal. (2) gebruik herbruikbaar materiaal. (3) hergebruik materiaal binnen het gebied.

De ontwikkeling van een duurzame energie-, water en materialenkringloop vraagt om ruimtelijke reserveringen voor o.a. opwekking, distributie en opslag. Samen met experts, potentiële gebruikers en investeerders en andere belanghebbenden wordt dit voor het IOP uitgewerkt. Ook hier is samenwerking met markt en kennisinstellingen van belang voor succes. Parallel aan de ruimtelijke uitwerking wordt gewerkt aan het binden van partijen aan dit concept, zoals energiebedrijven, banken/beleggers, start-ups op het gebied van duurzame producten/diensten, omliggende (groot)gebruikers van energie/water/materiaal.

### III. Fundament: Eeuwigheidswaarde

#### 5. Respectvol omgaan met de bestaande context

- Ontzien en waar mogelijk versterken van de bestaande ondergrond en netwerken.
- Behoud van waardevolle cultuurhistorische patronen en elementen (zoals de oude linten en de Stelling van Amsterdam).

#### 6. Zorgvuldig omgaan met schaarse ruimte

- Waar mogelijk functies integreren/combineren, in bebouwing en openbare ruimte, met als streven een zo hoog mogelijke Floor Space Index (gemiddeld > 1,0) en Ground Space Index (tussen 0,3 en 0,7).

#### 7. Een flexibele opzet om een gefaseerde ontwikkeling en functieverandering mogelijk te maken

- Hoofdstructuur moet inspelen op gefaseerde ontwikkelingen toekomstige verdichting, krimp en functieverandering mogelijk maken.
- Infrastructuur eenvoudig kunnen verwijderen of uitbreiden.
- Zoneren van bebouwing op basis van bijvoorbeeld levenscyclus of functie.

#### 8. Een blijvend leefbaar en aantrekkelijk gebied

- Creëren van dynamiek én rust, door hoogdynamische functies (gebouwen en infra) en laagdynamische functies (water en groen) van elkaar te scheiden.
- Zoveel mogelijk scheiden van infrastructuur voor personen en goederenvervoer.
- Door economisch draagvlak te creëren voor voorzieningen, door functies met veel werknemers en bezoekers te clusteren.
- Een samenhangend recreatief groen gebied: toegankelijk, beleefbaar en attractief.
- Aantrekkelijke, comfortabele en kruisingsvrije langzaam verkeersroutes.
- Een prettige werkomgeving door kantoren te koppelen aan recreatief groen (uitzicht op groen voor alle werknemers) en luchtvervuilende functies op afstand te plaatsen.
- Onderscheid maken tussen openbare ruimte met bijzondere en met standaard kwaliteit en hierbij aansluitend programma clusteren qua typologie, korrelgrootte en gebruik.

#### 9. Een robuuste en zelfredzame ecologische structuur

- Sluit fysiek en qua natuurdoeltypen aan op de grote ecologische structuren in de omgeving.
- Versterk bestaande groene kwaliteiten in het gebied, met als belangrijkste drager het Geniepark.
- Onderscheid te maken tussen intensief en extensief gebruik van het groen: creëer ook minder bereikbare, rustige en donkere plekken.

De ontwikkeling van een blijvende aantrekkelijke, veranderbare en zelfredzame basisstructuur ligt primair bij de GEM-partijen zelf. Een 'smart design coalition' bestaande uit experts op het gebied van stedenbouw, duurzaamheid, civiele techniek richt zich op de vertaling van deze principes naar een ruimtelijk plan.

A4 Zone West wordt gedurende een lange periode ontwikkeld. Dit maakt dat de invulling van de ambities over een langere tijd worden gerealiseerd. De ambities dienen daarom flexibel genoeg te zijn om stand te kunnen houden gedurende deze periode. Hoewel de Guidance Duurzaamheid als richtlijn dient, is deze in deze fase vertaald naar meer abstracte ontwerpprincipes. Ontwerpprincipes die aansluiten op de ontwerpprincipes van Cradle to Cradle en op tools als de lagenbenadering, cascobenadering en de strategie van twee netwerken. Deze principes worden, aan de hand van de Guidance Duurzaamheid ACT, per fase uitgewerkt aan de hand van de laatste stand van de techniek (state of the art), de markt, financiële situatie, etcetera. Bij deze verdere, integrale uitwerking per fase worden dan de keuzes gemaakt (op basis van milieuwinst, kosten/opbrengsten en vermarktbaarheid) voor de specifieke duurzaamheidsmaatregelen.

Hiermee wordt een soort glijdende schaal geïntroduceerd in de invulling van de ambities. Waar het in de eerste fase bijvoorbeeld niet mogelijk zal zijn om al geheel zelfvoorzienend te zijn, zal dat in de volgende fasen wel (steeds meer) het geval zijn. De vorige fase zet de minimale standaard voor de volgende. Als voorbeeld kan daarbij de energievoorziening worden genoemd. In de eerste fase is het waarschijnlijk nog onoverkomelijk dat er energie van buiten de locatie wordt aangevoerd. In de latere fasen zullen de deelgebieden extra energie moeten gaan opleveren. Als fase 4 aan fase 1 gaat leveren, wordt de kringloop toch gesloten.



## Beyond Logistics

De economische uitdaging voor Schiphol (en dus ook de Schipholregio) in internationale ketens is om de focus te verleggen van het bedienen van directe afnemers van de luchthavendiensten naar die partijen die de (waarde) keten ontwerpen en bepalen. Deze focus wordt samengevat onder de noemer *'beyond logistics'*.

Met Beyond Logistics wordt ingespeeld op de veranderende behoeften van producenten en consumenten in de supply chain. De aandacht verschuift van alleen directe gebruikers naar partijen die de logistieke keten ontwerpen en bepalen: de producent en de consument. Het gaat dus niet meer alleen om een efficiënt bedrijventerrein. De condities betreffen zowel **conceptuele aspecten** - zoals positionering, kennis en innovatie, dienstverlening, leefbaarheid en beleving - als ook **fysieke aspecten** - zoals bereikbaarheid, ruimtelijk kwaliteit en duurzaamheid van de vestigingslocatie. Bovendien worden 'traditionele' logistieke bedrijven samengebracht met aanverwante ondernemingen die waarde toevoegen (zoals marketing, R&D, onderwijs en training). Kortom, zoals op een echte marktplaats worden goederen, mensen en kennis samengebracht. Inspelen op non-fysieke elementen van het vestigingsklimaat wordt steeds belangrijker om een sterke concurrentiepositie te verwerven. In onderstaand schema staat dit samengevat. De beoogde doelgroepen zijn in staat om meer toegevoegde waarde te genereren dan traditionele logistiek en staan aan de basis van nieuwe (logistieke) ketens en netwerken. Dit kan worden samengevat onder de noemer 'Beyond Logistics'. Het Beyond Logistics concept wordt voor A4 Zone West concreet vertaald in drie typen activiteiten:

1. Just in Time Logistics
2. Trade Boulevard
3. Clustering & Creating

Uitgangspunt daarbij is de hoogwaardige logistieke basis van goederenstromen (componenten en eindproducten) die snel en efficiënt worden afgewikkeld via verschillende modaliteiten (Just in Time Logistics), waaraan extra waarde wordt toegevoegd (Clustering & Creating), waar aanvullende diensten aan worden verbonden en waarvoor de handel wordt gefaciliteerd (Trade Boulevard).

	Fysieke connectiviteit	Informatieve connectiviteit	Integrale connectiviteit
Handel in:	Goederen	Data Informatie Kennis	Kennis Gevoel Ideeën
Voorwaarde	Fysieke infrastructuur	Telecom-infrastructuur	Sociale infrastructuur
Toegevoegde waarde	Efficiëntie	Intelligentie	Inspiratie, creatie, innovatie
Kernwaarden	Snelheid Kosten Efficiëntie Betrouwbaar	Time to market Veilig Flexibiliteit	Imago Inspiratie Identiteit Beleving Ontmoeting Interactie Exposure

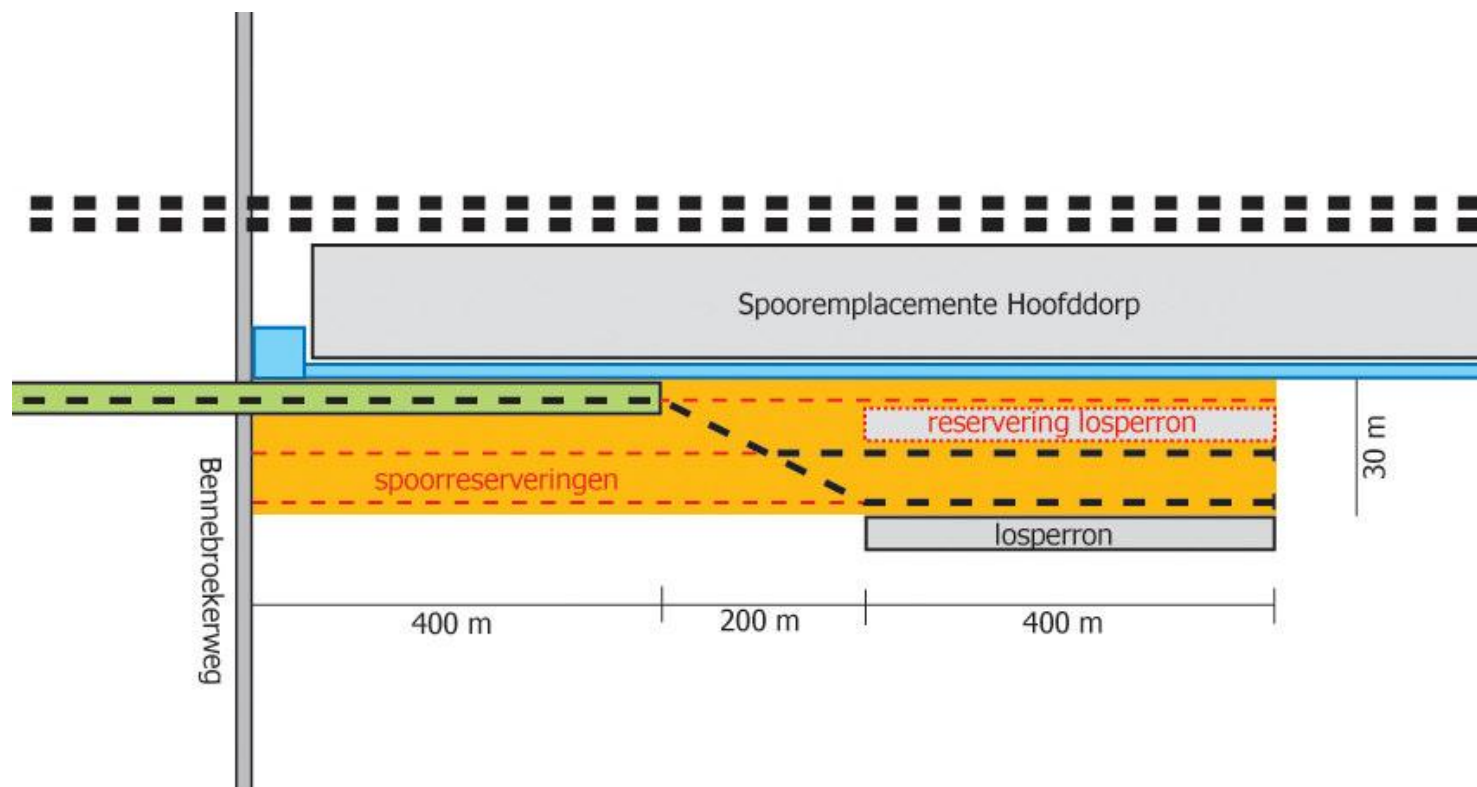
## Multimodaliteit : de logistieke verbindingen

Voor A4 Zone West wordt ingezet op een multifunctionele invulling met logistiek en distributie als basis. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat gebied multimodaal ontsloten wordt. In/bij het gebied komen daarom de volgende modaliteiten:

- HST Cargo Terminal
- Truckterminal/-parkeren
- OLV (Ongestoord Logistieke Verbinding)
- Aansluiting op A4 en nieuwe Bennebroekerweg
- Waterterminal



De HST Cargo Terminal (een hoogwaardig overslagpunt van goederen van en naar vrachtvervoer via het Europese Hogesnelheidsnet) wordt op ACT-niveau nader uitgewerkt. Binnen A4 Zone West is ruimte gereserveerd voor de sporen, de terminal en de aansluiting op de DLV. Hieronder staat de voorlopig benodigde ruimtereservering, op basis van een studie van Prorail (okt. 2009).

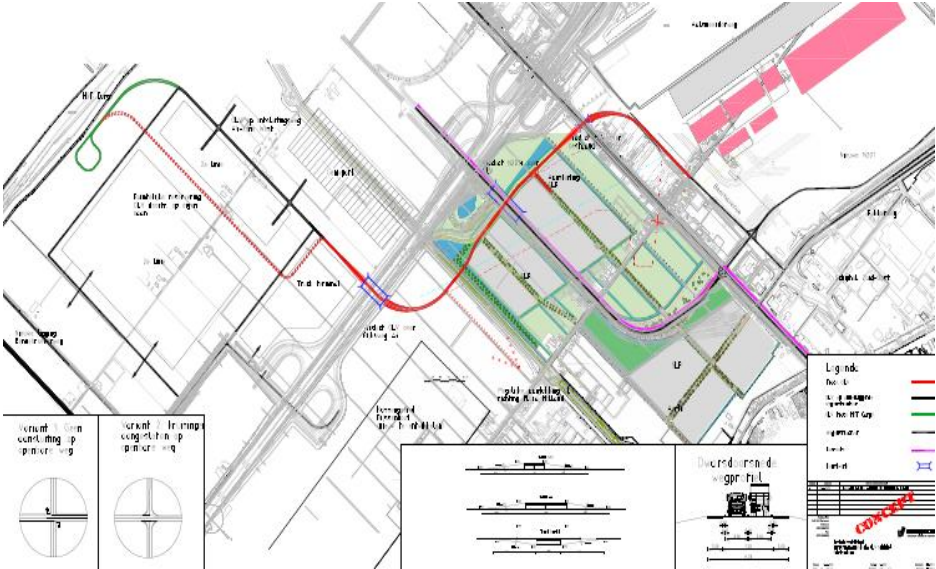


De Truckterminal is nog in studie bij Programmabureau ACT, zowel het concept als de precieze locatie. Er zal in ieder geval sprake zijn van een groeimodel waarbij gestart wordt met een parkeervoorziening en enkele aanvullende voorzieningen. Dit wordt in de loop der tijd wellicht doorontwikkeld tot een echte terminal. Binnen A4 Zone West is ruimte gereserveerd voor de Truckterminal en de aansluiting op de A4.

De DLV verbindt de HST Cargoterminal en de Truckterminal ongestoord met de luchtvaartplatforms op Schiphol Zuidoost. Daarnaast wordt de interne logistiek van het terrein aangesloten op de A4: de belangrijkste vervoerscorridor voor vrachtverkeer van Noord naar Zuid en vice versa. Ook hier is sprake van een groeimodel, waarbij de nieuwe N201+ eerst nog in voldoende capaciteit voorziet voor een relatief ongestoorde verbinding naar het luchthavenplatform. Voor de aparte DLV die in de toekomst is voorzien wordt binnen A4 Zone West ruimte gereserveerd.



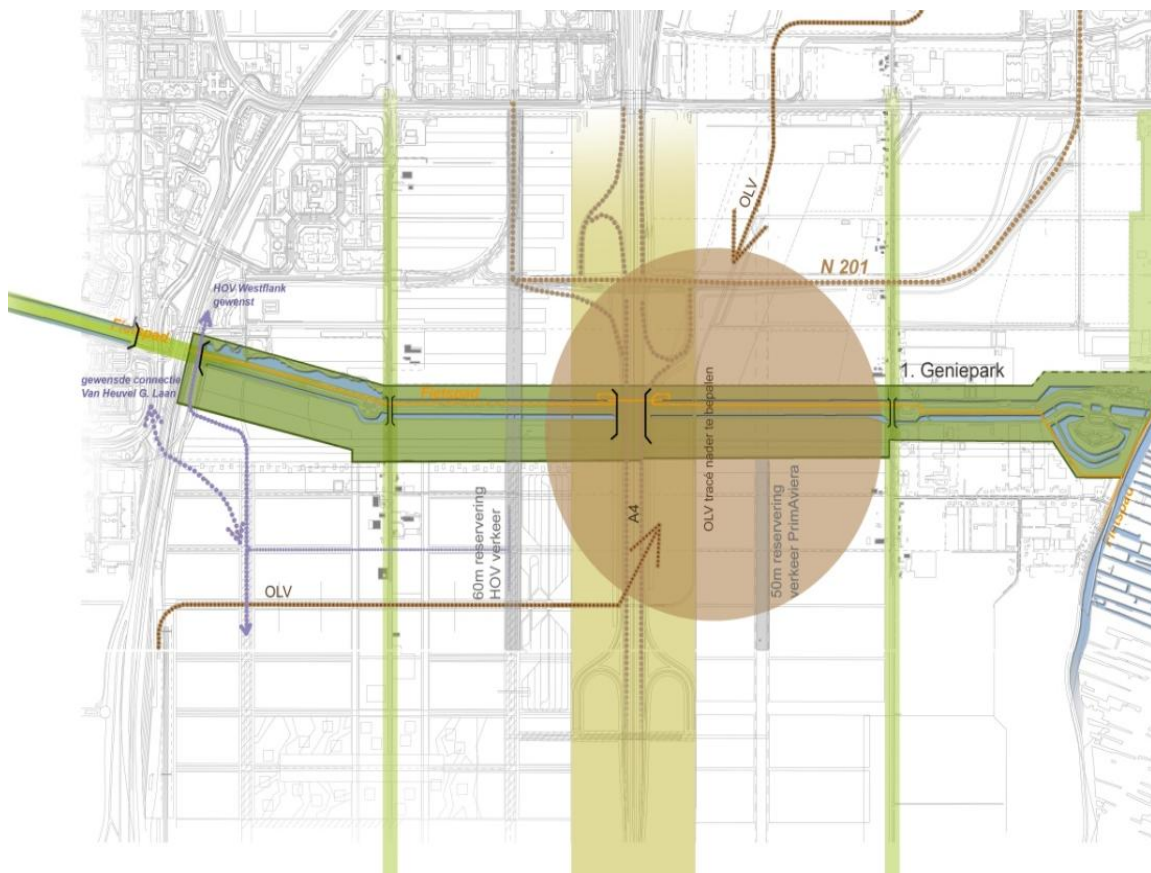
Hieronder staan twee opties voor de DLV in A4 Zone West ingetekend en de aansluiting met de Truck- en de HST Cargoterminal. Er is echter nog geen definitief tracé bepaald. Dat moet in het kader van het IOP nader worden onderzocht. Vooral de aanlanding bij de Truckterminal en HST Cargoterminal is daarbij belangrijk, net als de doorsteek van de Geniedijk (voorzien ter hoogte van plangebied PrimAviera),





Als aanvulling op de bovenstaande modaliteiten zijn nog twee zaken van belang:

1. Wij zien het belang van een nieuwe modaliteit die steeds belangrijker wordt binnen de logistiek en ook andere economische sectoren: aansluiting op het Europese glasvezelnetwerk en de aanwezigheid van voldoende dataopslagcapaciteit. Amsterdam heeft een belangrijke hub-functie in dit netwerk, genaamd Amsterdam Internet Exchange (AIX). Daarom wordt voor A4 Zone West tevens aansluiting deze hub en de realisatie van voldoende dataopslagcapaciteit (datacenter) nagestreefd.
2. Voor het laten slagen van de ambities voor een modal split van 50%, is het noodzakelijk comfortabele knooppunten te ontwikkelen van verschillende vervoersstromen (HOV, fiets, auto, etcetera).



## 5. A4 Zone West: Het programma

Voor de programmering van A4 Zone West zijn de onderstaande ruimtelijk-fysieke deelmilieus met hun oppervlaktes en karakteristieken gedefinieerd. Binnen deze deelmilieus kan het programma uit de kansrijke clusters binnen het ACT-programma zich voegen. Uitgangspunt is dat, voor het laten renderen van de multimodale voorzieningen in het gebied, minimaal 30% van het uitgeefbaar gebied uit logistieke bedrijven zal moeten bestaan. De andere percentages zijn puur indicatief.

Uitgeefbaar terrein	Indicatieve bandbreedte in hectares	Indicatieve bandbreedte in percentage van netto uitgeefbaar (op basis van 170 ha.)	Beoogde bebouwings-/gebruiksdichtheid	Kwaliteitsomschrijving
<b>Just in Time Logistics</b>	50-70	30-42 %	Waar mogelijk de bebouwings- en gebruiksintensiteit zo hoog mogelijk. Streven naar meervoudig ruimtegebruik.	Moderne logistiek, Value Added Logistics: snel, efficiënt, veilig, low cost.
<b>Trade Boulevard</b>	20-30	12-18 %	Hoge bebouwings- en gebruiksdichtheid (hoogste in het totale gebied)	Management, Training, Development, research, marketing, Sales: ontmoeten, netwerken, inspiratie, innovatie, organiseren, exposure.
<b>Clustering &amp; Creating</b>	40-50	24-30 %	Waar mogelijk de bebouwings- en gebruiksintensiteit zo hoog mogelijk. Dichtheden tussen Just In Time Logistics en Trade Boulevard in.	Themaclusters, Handel, Productie, Logistiek: ontwikkeling, waarde toevoegen, samenhang en nabijheid.
<b>Specifieke deelmilieus</b>	15-20	9-12 %	Wisselende dichtheden: van ontspannen, groene milieus tot concentraties van bebouwing en gebruik.	<b>Het Lint:</b> eenduidige herkenbaar element, aanvullende, kleinschalige bebouwing, autoluw, groen, ontspannen en gevarieerd. <b>Entree afrit A4:</b> bijzondere voorziening als uithangbord. <b>Randbebouwing Geniepark:</b> 50 meter paviljoenachtige bebouwing langs het Geniepark.
<b>Modaliteiten (Truckterminal/HST-Cargo Terminal)</b>	15-25	9-15%		

## Ambitie programma A4 Zone West

Door de veranderende economische omstandigheden en de veranderingen in de markt (minder grootschalige logistieke vestigingen) zal ook het ruimtelijk ontwerpconcept van A4 Zone West mee moeten veranderen. Het ontwerp is nu nog teveel gebaseerd op grootschalige logistiek, terwijl er ook ruimte moet zijn voor meer kleinschalige activiteiten, voorzieningen en 'ontmoeten en beleving' voor meerdere gebruikersgroepen.

De inzet is dat A4 Zone West doorstoot naar de top drie van vestigingslocaties (voornaamste concurrenten: Frankfurt, Parijs en Madrid) in Europa op het gebied van luchthavengerelateerde logistiek en diensten. Het betreft een knooppuntmilieu dat centraal in de Randstad gelegen is. Daarom moet A4 Zone West meer bieden dan een traditioneel, logistiek bedrijventerrein. Er is aanbod nodig met blijvende meerwaarde: voor ondernemers, bezoekers en de omgeving. Deze meerwaarde is vastgelegd in het ACT-concept: duurzaamheid, bereikbaarheid met meerdere vervoersmogelijkheden (Multimodaliteit) en een gebied dat meer biedt dan een logistiek knooppunt (Beyond Logistics).

A4 Zone West leent zich met name voor het versterken van een aantal speerpuntsectoren of clusters uit het geactualiseerde ACT programma. Voor deze clusters moet A4 Zone West zich ontwikkelen tot een toplocatie. Dat vraagt om meer inzicht in (inter)nationale ontwikkelingen in die clusters en om meer gerichte wervingskracht (deskundigheid) voor het aantrekken van nieuwe bedrijven. In het kader van het IDP zal in samenwerking met het programmabureau ACT en de betrokken 'Frontrunners' (verantwoordelijken voor de ontwikkeling van de verschillende clusters) een programmatische uitwerking van de kansrijke clusters worden gemaakt, enerzijds ten behoeve van de hoofdstructuur en anderzijds ten behoeve van de uitwerking van de eerste fase. Van belang daarbij is dat deze clusters verbonden zijn met opleidingen, overheidsdiensten en diverse voorzieningen (horeca, vergaderruimte, kleine beursfaciliteit, etcetera). Sturen op clusters betekent ook dat dergelijke ondersteunende activiteiten zich in of nabij de clusters moeten kunnen vestigen.

Daarnaast wordt in de herijking van de Economische Kadernota van de gemeente Haarlemmermeer (2010) geconstateerd dat er steeds meer vervlechting plaatsvindt tussen Schipholgebonden en regionale bedrijven. Ook hier zal meer op ingespeeld moeten worden, bijvoorbeeld in de specifieke deelmilieus en het deelmilieu Clustering & Creating.

De marktkansen voor A4 Zone West worden vooral gezien op de volgende vlakken:

- Logistiek als basis, meer toekomstgericht: bedrijventerrein voor ondernemers in de (grootschalige) logistiek (distributie, opslag, VAL/VAS), aangevuld met voorzieningen (training, showcase/experience) en kleinschalige kantoren in delen van het gebied.
- Modern gemeente ontwikkeling .
- Focus op de activiteiten VAL/VAS, ketenregie, MRD/services en beyond logistics.
- Grote hoeveelheid kleinschalige transacties.

### **Kansrijke clusters**

Voor A4 Zone West wordt gedacht aan de volgende kansrijke clusters binnen het ACT-programma, die in het kader van het IOP nader uitgewerkt moeten worden. Binnen deze clusters zit logistiek steeds als basis, met daaraan gekoppelde waardeketens. Bepaald moet worden welke onderdelen van deze waardeketens de logistieke basis binnen A4 Zone West kunnen versterken.

- Lifesciences/Medtech
- Hightech/ICT
- Perishables/food
- Industriële diensten

Naast gebouw- en gebiedconcepten met een mix van middelgrote en kleine vestigingen, zal vanuit de clusters ook gewerkt moeten worden aan economische concepten om de concurrentiekracht te versterken. Enkele voorbeelden van nieuwe marktconcepten die het onderscheidend vermogen van de regio vergroten zijn:

- The Closet: kleine douanevrije ruimte voor het fashioncluster om samples en conceptontwerpen snel in en uit te kunnen voeren.
- Front Stock DC: distributiecentrum voor snel beschikbaar stellen van spoedeisende onderdelen op de Europese markt, waarbij meerdere dienstverleners DC-ruimte, faciliteiten en ondersteunende diensten delen.
- Perishables Centrum: integratie van overheidsdiensten en logistieke afhandeling/distributie van goederen op de luchthaven of nabij de HST-Cargo Terminal.
- Experience Centre: ruimte voor een (inter)nationaal bedrijf dat op een toplocatie wil uitpakken met showroom, distributie, training en marketing. Daarvan zijn in binnen- en buitenland al voorbeelden zichtbaar (Ikea, mode, automerken).
- Showcase op gebied van duurzame innovaties: bijvoorbeeld elektrisch vervoer.

### **Ruimte voor start ups: naar een innovatief broedplaatsmilieu**

In het kader van de ontwikkeling van A4 Zone West en de kansrijke clusters die hiervoor genoemd zijn, is het interessant om te onderzoeken of en hoe broedplaatsfuncties hierbij een rol kunnen spelen. Bij broedplaatsfuncties wordt hierbij gedacht aan start ups in met name de creatieve economie, die samen een innovatiemilieu vormen dat enerzijds de gevestigde bedrijven ondersteunt en anderzijds nieuwe bedrijven de kansen geeft door te groeien. Hierbij wordt vooral een relatie gezien met het deelmilieu Clustering & Creating en de Trade Boulevard in het kader van onderwijs, training, kennisontwikkeling en showcase.

Met name in de beperkingenzones liggen kansen voor een dergelijk innovatief broedplaatsmilieu, aangezien daar geëxperimenteerd kan worden met bijzonder gebruik en tijdelijkheid.



## De deelmilieus binnen A4 Zone West

Ruimtelijk vertaald kunnen deze clusters zich voegen in de fysieke deelmilieus die aan het begin van deze paragraaf zijn benoemd. Deze deelmilieus moeten in het kader van het Integraal Ontwikkelpun nog nader uitgewerkt en ruimtelijk ingepast worden. Het allesomvattende concept voor de drie deelmilieus Just in Time Logistics, Trade Boulevard en Clustering & Creating is BEYOND LOGISTICS. Deze drie deelmilieus leunen op de aanwezigheid van het multimodale knooppunt. Daarnaast zijn er een drietal specifieke deelmilieus te onderscheiden, die een kleinschaliger invulling krijgen gekoppeld aan hun specifieke kwaliteiten. Hier is bijvoorbeeld ruimte voor een blikvanger met bijzondere voorzieningen (entree A4), regionale bedrijven die een relatie hebben met Schiphol gebonden activiteiten en voorzieningen voor het gebied (het Lint) en bedrijven met een bijzondere uitstraling (randbebouwing Geniepark).

Hieronder worden de deelmilieus kort toegelicht. Van belang is dat hoewel deze deelmilieus op zichzelf vergelijkbare milieus in de regio kennen, zij enerzijds op zichzelf op enkele onderdelen onderscheidend zijn (in termen van duurzaamheid, kwaliteitsniveau, efficiency en gebruiks- en bebouwingsdichtheid) en anderzijds als totaal een duidelijk onderscheidend en complementair vestigingsmilieu bieden, ondermeer door de zeer hoge totaal kwaliteit, de robuuste en duurzame hoofdstructuur, de multimodale ontsluiting van het gebied en de samenhangende programmering van het gebied, met elkaar versterkende en opeenvolgende onderdelen van de waardeketen.



- **Just In Time logistics**

Logistiek blijft de basis vormen van A4 Zone West. De goederenstromen van componenten en eindproducten leveren de basis voor de Beyond Logistics activiteiten (Clustering & Creating en Trade Boulevard). Met het concept Just in Time Logistics wordt optimaal profijt gehaald uit het multimodale knooppunt met de DLV als verbindend element.

De vormgeving van de logistiek structuur binnen het gebied (efficiënt, betrouwbaar en veilig) is mede leidend voor het ruimtelijk ontwerp van de hoofdstructuur A4 Zone West. Daarom moet in het kader van het IOP met name de logistieke structuur nader uitgewerkt worden. De opgave is daarnaast om waar mogelijk de bebouwings- en gebruiksintensiteit zo hoog mogelijk te maken.

Tendensen binnen de logistiek waarop ingespeeld zal moeten worden zijn ondermeer:

- ruimte voor zogenaamde 'multi user' logistieke gebouwen;
- aanwezigheid van een hoogwaardig ICT netwerk (logistieke verkeerstorenfunctie)

Voor de logistieke kern van het programma is minimaal 30% van het uitgifbaar terrein gereserveerd, met een uitloop tot 42%.



**Mogelijk dubbelgebruik logistieke gebouwen.**





## Trade Boulevard

De Trade Boulevard vormt het uithangbord van Beyond Logistics met ruimte voor economische trends en de veranderende vestigingseisen. De Trade Boulevard vormt daarmee de backbone van A4 Zone West. De ruimtelijke en programmatische vormgeving hiervan is mede leidend voor het ruimtelijk ontwerp van de hoofdstructuur A4 Zone West. Daarom moet in het kader van het IOP het Trade Boulevard concept verder uitgewerkt worden.

De Trade Boulevard is een kwalitatief zeer hoogwaardig deelmilieu waar mensen, goederen en diensten bij elkaar komen. De Trade Boulevard functioneert als de marktplaats. Functies die hier een plek vinden zijn: management, training, development, research, marketing & sales, showcase & experience. De kernwaarden zijn: ontmoeten, netwerken, inspiratie, innovatie, organiseren en exposure. De Trade Boulevard is uitdrukkelijk geen kantorenlocatie, maar bestaat ondermeer uit representatieve bedrijfsgebouwen met een hoge gebruiksintensiteit, voorzieningen, trainings- en andere faciliteiten.

Het deelmilieu kent een hoge bebouwings- en gebruiksdichtheid. Stapeling is regel. Voor de Trade Boulevard is minimaal 12% van het uitgeefbaar terrein gereserveerd. Dit kan uitlopen tot maximaal 18%.





- **Clustering & Creating**

In het deelmilieu Clustering & Creating wordt met name waarde aan de producten (eindproducten of componenten) toegevoegd. Ontwikkeling, handel, productie en logistiek staan hier centraal. Binnen dit deelmilieu is ruimte voor de voorziene ketenintegratie voor diverse sectoren. Het houdt rekening met de beoogde doelgroepen die meer waarde leveren dan pure logistiek en Value Added Logistics. Hier is bijvoorbeeld ruimte voor themaclusters als High Tech en Perishables.

- De invulling van dit deelmilieu is niet bepalend voor het ruimtelijk ontwerp van de hoofdstructuur A4 Zone West.
- De bebouwings- en gebruiksdichtheid is groter dan bij Just in Time Logistics maar lager dan bij de Trade Boulevard.
- Voor dit deelmilieu wordt minimaal 24% en maximaal 30% van het uitgeefbaar oppervlak gereserveerd.





- **Specifieke deelmilieus**

In het gebied bevinden zich drie specifieke deelmilieus: de Randbebouwing langs het Geniepark, het Lint (de Rijnlanderwegzone) en de Entree naar de A4. Deze specifieke deelmilieus krijgen ieder een eigen invulling, waarmee het gebied A4 Zone West als totaal een eigen karakter kan krijgen.

**Het Lint (of de Rijnlanderwegzone)** vormt een belangrijke verbindende schakel met het verleden van het gebied en haar omgeving. De opgave is om hier het bestaand gebruik te verbinden met nieuw gebruik, zodanig dat er van wederzijdse meerwaarde sprake is. De Rijnlanderwegzone moet, vanwege haar bijzondere karakter, goed ontworpen worden (voor- en achterkanten) met een duidelijke ambitie.

Het Lint zal een autoluw karakter krijgen en alleen een doorgaande route voor langzaam verkeer vormen. Om dit te waarborgen zou bijvoorbeeld een ontsluiting aan de achterzijde van de kavels gerealiseerd kunnen worden, waardoor daar ook weer een voorkant kan ontstaan. Langs het Lint wordt de reeds bestaande, karakteristieke bebouwing (die deels een andere functie kan krijgen) aangevuld met kleinschalige, gemengde (bedrijfs)gebouwen, woon-werkfuncties, bedrijfswoningen, voorzieningen (o.a. ondersteunend aan de clusters) en bijzondere functies, die zowel voor het gebied zelf als voor haar omgeving van betekenis zijn.

Het gebied krijgt een relatief lage bebouwingsdichtheid.

Aangezien er reeds bestaande woon- en werkfuncties gevestigd zijn aan het Lint en het als karakteristiek onderdeel wordt gezien van de hoofdstructuur van A4 Zone West, zal dit onderdeel in het kader van het IOP zowel ruimtelijk als programmatisch nader uitgewerkt moeten worden. Bijzondere aandacht zal daarbij onder andere moeten uitgaan naar de samenvloeiing van het Lint en het Geniepark, het behoud van karakteristieke gebouwen en elementen én het groene, recreatieve karakter van het Lint.



**Entree A4**, de zone langs de A4, is een zichtlocatie en het visitekaartje voor A4 Zone West door de ligging aan één van de drukste snelwegen van Nederland. Hier zal een aantal functies een plek moeten krijgen: een fors deel van de groen-blauwe hoofdstructuur, de showcase (functies die groot belang hechten aan visuele zichtbaarheid), de Truckterminal, een HOV lijn en een bijzondere voorziening bij de directe entree van het gebied vanaf de A4. Tevens is het creatief benutten van de beperkingenzones hier een belangrijke opgave.



Vanwege de ligging aan één van de drukste snelwegen van Nederland, de aanwezigheid van beperkingenzones (LIB en transportleidingen) en de groen-blauwe hoofdstructuur krijgt dit gebied een relatief lage gemiddelde bebouwingsdichtheid. Maar vanwege juist de bijzondere ligging van het entreegebied en de uitstraling die dit heeft op de rest van het plangebied, zal op de plekken waar gebouwd wordt sprake zijn van een hoge bebouwingsdichtheid en een kwalitatief hoogwaardige uitstraling. Daarnaast zal het duurzame karakter van de ontwikkeling hier zichtbaar moeten zijn.

Gezien het belang van deze locatie voor de hoofdstructuur A4 Zone West, zal de entree A4 zowel ruimtelijk als programmatisch in het IOP uitgewerkt moeten worden. De bijzonderheid van de opgave zit met name in de uitstraling (de Experience begint hier) en in de vliegwiel functie die het gebied zal krijgen voor de hoogwaardige, duurzame ontwikkeling van A4 Zone West.

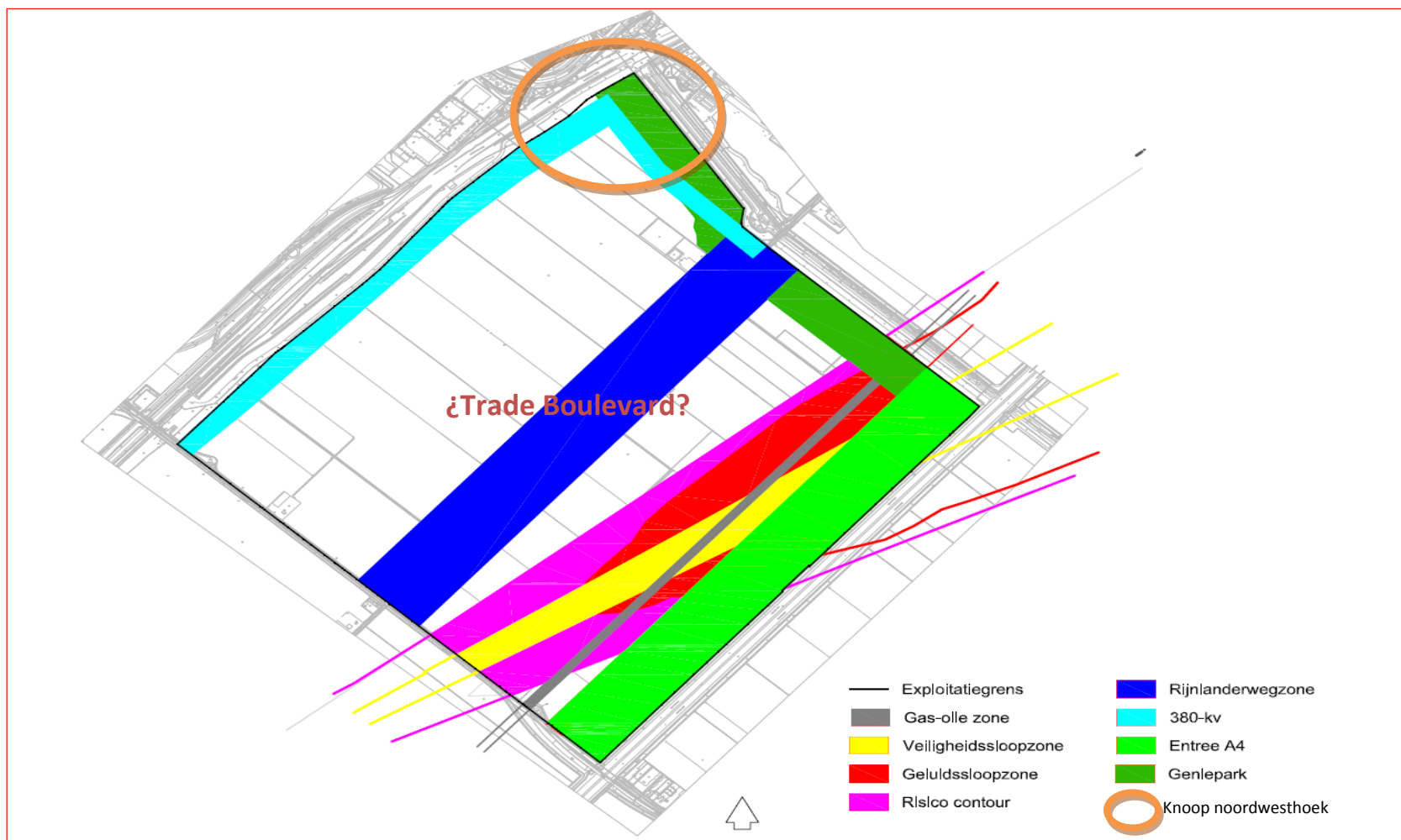


**Randbebouwing Geniepark** wordt gevormd door een 50 meter diepe bebouwingsstrook die evenwijdig aan het Geniepark loopt en die voor 50% bebouwd mag worden. Hier zal een paviljoenachtige bebouwing ontstaan die zich prima leent voor representatieve functies met een hoge gebruiksdichtheid. Parkeren kan hier niet in openbaar gebied plaatsvinden.

In het kader van het ontwerpproces voor het Geniepark, dat parallel aan het IOP wordt uitgevoerd, zal in samenhang met de planontwikkeling voor A4 Zone West de exacte programmatische en ruimtelijke invulling van deze strook worden bepaald.



## Samenvatting met opgaves voor IOP (hoofdstructuur en eerste fase)



## 6. A4 Zone West: De uitgangspunten voor de te ontwikkelen functies (rood, groen-blauw en grijs).

Met als uitgangspunt de interne voorstudies die als input voor het Programma van Eisen in het voorjaar van 2010 zijn opgesteld, zijn voor de verschillende functies in het gebied de uitgangspunten hieronder schematisch samengevat. Daarbij wordt, conform de systematiek van de structuurvisie Haarlemmermeer, onderscheid gemaakt naar rode (bebouwing), groen-blauwe (water, groen en openbare ruimte) en grijze (infrastructuur onder- en bovengronds) functies.

Rode functies	
Aantal en type woningen	Geen, m.u.v. bestaande woonbebouwing in de Rijnlanderwegzone en langs de Bennebroekerweg.
Werkmilieus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Just In Time logistics:</b> Moderne logistiek, Value added logistics . <u>Kernwaarden:</u> snel, efficiënt, veilig, betrouwbaar, low cost.</li> <li>- <b>Tradeboulevard:</b> Management, Training, Development, Research, Marketing &amp; Sales. Showcase &amp; Experience. <u>Kernwaarden:</u> ontmoeten, netwerken, inspiratie, innovatie, organiseren, exposure.</li> <li>- <b>Clustering &amp; Creating:</b> themaclusters, handel, productie, logistiek. <u>Kernwaarden:</u> samenhang, nabijheid.</li> <li>- <b>Specifieke deelmilieus</b> (Lint/Entree A4): Rijnlanderwegzone: kleinschalige gemengde (bedrijfs)gebouwen , voorzieningen en bijzondere functies. Behoud van karakteristieke gebouwen door deze nieuwe functie te geven.</li> <li>- <b>Modaliteiten:</b> HST Cargo Terminal, Truckterminal</li> </ul>
Uitgeefbaar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Totaal bruto plangebied tussen 50-55% netto uitgeefbaar (exclusief te handhaven, gronden N201+ en DLV)</li> </ul>
Kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versterking belevings- en verblijfswaarde openbare ruimte</li> <li>- Programma complementair maken aan programma's van omliggende terreinen</li> <li>- Gebruiken van ligging: entree tot de Noordvleugel</li> <li>- Clusterstrategie verder uitwerken.</li> <li>- Waar mogelijk stapeling/meervoudig grondgebruik.</li> </ul>

Groen-blaue functies	
Geniepark (inclusief Geniedijk)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 150 meter onbebouwd parkgebied vanaf buitenste oever Voorkanaal Geniedijk (apart ontwerptraject)</li> <li>- 50 meter randbebouwing Geniepark (wisselwerking met ontwerp Geniepark)</li> </ul>
Groen-blaue zone A4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 250 meter langs A4 , gemeten vanaf het hart van de weg (onderdeel groen-blaue hoofdstructuur)</li> </ul>
Het Lint	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recreatieve route met groen karakter en aansluiting op bestaande en nieuwe recreatieve routes.</li> </ul>
Openbare ruimte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoogwaardig</li> <li>- Goede verblijfskwaliteit, voetgangerskwaliteit en comfort</li> <li>- Hoge belevingswaarde</li> <li>- Groen-blaue basisstructuur als hoofdstructuur voor toekomst</li> </ul>

Grijze functies (bereikbaarheid)	
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modal split 50% (van werknemers, exclusief bezoekers en leveranciers)</li> <li>- HOV en onderliggend Sternet. Voorziene HOV lijnen: aansluiting op HOV-baan bij station Hoofddorp, HOV Bollenstreek via Bennebroekerweg en geplande Trade Boulevard én HOV vanuit Alphen a/d Rijn parallel aan de A4.</li> <li>- Mogelijkheid OV in toekomst te verduurzamen</li> <li>- Verbinding NS-stations Hoofddorp en Schiphol</li> <li>- Knooppunten bereikbaarheid in gebied</li> </ul>
Wegen (externe ontsluiting)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Primaire aansluiting richting oosten op A4</li> <li>- N201+ (in aanleg)</li> <li>- Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)</li> <li>- Nieuwe Bennebroekerweg (buiten projectgrens, binnen bestemmingsplan) -&gt; nodig voor secundaire aansluiting richting zuiden via Spoorlaan.</li> </ul>
Wegen (interne ontsluiting)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoofdstructuur: kamstructuur (nog logistiek toetsen)</li> <li>- Hoofdprofielen 60 meter (verkeer, HOV en groen/water)</li> <li>- Ruime en toekomstbestendige profielen: ongehinderde en veilige logistiek vrachtverkeer ( Smart Logistic System)</li> <li>- Scheiding bestemmingsverkeer/doorgaand verkeer</li> <li>- Bijzonder karakter Rijnlanderweg (geen doorgaande autoroute)</li> </ul>
Fiets-/voetpaden en -voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fijnmazig fiets- voetgangersnetwerk/-routes</li> <li>- Aantakking op omgeving fietsroutes</li> <li>- Voetverbindingen vanuit Station, via Bennebroekerweg en halteplaatsen HOV</li> <li>- Doorgaande langzaam verkeersroute Rijnlanderweg</li> </ul>
Parkeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vrachtverkeer: op eigen terrein en Truckbufferzone</li> <li>- Personenauto's: afhankelijk van zonering, direct bij of nabij het eigen pand (eigen terrein) dan wel in collectieve voorziening (gefaseerde oplossing -&gt; groeimodel)</li> <li>- Inventieve parkeeroplossingen mede vanuit kostenogpunt</li> </ul>
Ondergrondse infra	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Koppeling centrale nutsvoorziening -&gt; toegankelijk ondergrondse ruimte (o.a. energie, water en reststromen)</li> <li>- Tracé voor kabels en leidingen op zo kort mogelijke afstand van en tussen de gebouwen</li> <li>- Mogelijkheid Smart Grid (uitwisseling reststromen tussen gebieden)</li> <li>- Mogelijkheid Intelligrid (high tech nutsvoorzieningen zoals optic fibre)</li> </ul>

## 7. A4 Zone West: De beperkingenzones

Door het gebied lopen een aantal beperkingenzones: de LIB-zones, de veiligheidszones rond transportleidingen en de zakelijk recht- en magneetveldzones bij het 380 kV tracé. De ontwikkeling van deze beperkingenzones zijn van groot belang voor A4 Zone West aangezien ze (behalve het 380 kV tracé) met name in het entreegebied liggen. De invulling van deze zones bepaalt dus in belangrijke mate de uitstraling van A4 Zone West. Met name over de mogelijkheden tot invulling van de LIB-zones (Luchthaven Indelingsbesluit) is nog veel onduidelijkheid. Hierover zal op basis van concrete voorstellen met het Ministerie van VROM moeten worden overlegd, temeer daar een herziening van het LIB wordt voorbereid.



Inzet is om bij alle beperkingenzones (LIB, transportleidingen en 380 kV tracé) niet te blijven steken in onmogelijkheden, maar vooral zicht te krijgen op mogelijkheden bijvoorbeeld door middel van inventieve oplossingen. Zo biedt de invulling van deze zones, door de lagere grondprijzen die met de gebruiksbeperkingen gepaard gaan, kansen voor:

1. Programma langs de A4 dat dient als vliegwiel voor de ontwikkeling van de totale A4 Zone West.
2. De realisatie van broedplaatsen voor een innovatief broedplaatsmilieu;
3. Ruimte voor experimenten en tijdelijk gebruik.
4. Invulling met multimodaliteiten en parkeren.

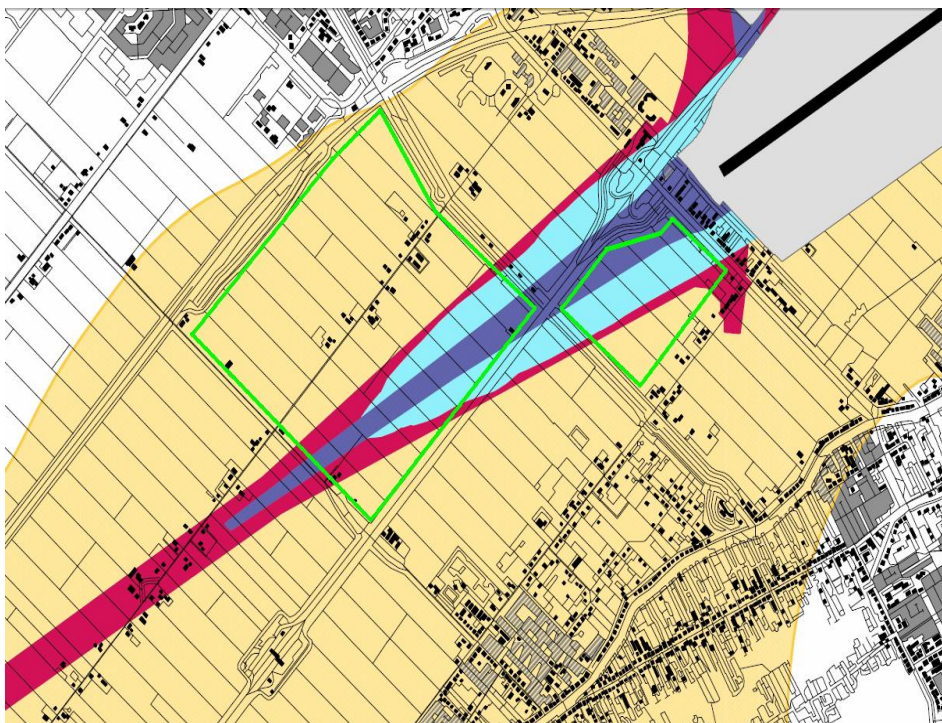
### **Luchthaveninddelingsbesluit (LIB)**

De veiligheids-, geluid-, en risicozones beperken de bouwhoogte en maken bebouwing voor intensieve of gevoelige functies grotendeels onmogelijk in een zone langs de A4. Het Luchthaveninddelingsbesluit vindt zijn grondslag in de Wet luchtvaart. Het besluit is op 20 februari 2003 in werking getreden. In het LIB wordt onderscheid gemaakt tussen het luchthavengebied en een zogenaamd beperkingengebied. Het beperkingengebied valt in hoofdlijnen samen met het banenstelsel van Schiphol, waarbij de aard en omvang van de beperkingen afnemen naarmate de afstand tot het hart van de aanvliegroute groter wordt. Zoals in de inleiding aangegeven zijn de concrete mogelijkheden tot invulling van de LIB-zones nog onduidelijk. Dit vergt nader overleg met het Ministerie van VROM op basis van concrete voorstellen.

In het LIB worden de volgende thema's onderscheiden in verband waarmee beperkingen gelden voor de bestemming (gebruik en bouwmogelijkheden) van gronden:

1. externe veiligheidsrisico's;
2. geluidbelasting;
3. hoogtebeperkingen;
4. vogelaantrekkende werking.

Voor de gronden die direct onder en aan weerszijden van een vliegroute zijn gelegen gelden beperkingen in verband met externe veiligheidsrisico's en de geluidbelasting (zie rapport Oranjewoud 28-7-2010). In de tekening op de volgende pagina staan de deze beperkingenzones aangegeven:



Zone	Externe veiligheid	Geluidbelasting	Beperkingen / mogelijkheden
1	afgesteld op PR 10 <sup>4</sup> contour		<p><b>veiligheidslooptone:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven;</li> <li>2. in aanvulling op 1: bij bestaand gebruik maximaal 10 werknemers per hectare;</li> <li>3. mogelijkheid tot afgifte verklaring van geen bezwaar voor nieuwe gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven;</li> <li>4. bestaande woningen en woonwagens mogen gehandhaafd worden;</li> <li>5. nieuwe woningen niet toegestaan. Afgifte verklaring van geen bezwaar uitgesloten.</li> </ol>
2		afgesteld op 71 dB(A) Lden contour, c.q. 65 Ke-contour	<p><b>geluidslooptone:</b></p> <p>Idem als in zone 1.</p> <p>In de memorie van toelichting bij het LIB worden de volgende aanvullende voorwaarden gegeven met betrekking tot nieuwe gebouwen binnen zone 2 en 3. Onder de volgende voorwaarden kan een verklaring van geen bezwaar afgegeven worden voor kleinschalige kantoren en logistieke bedrijven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kleinschalige kantoren: maximaal 600 m<sup>2</sup> bvo per ha;</li> <li>- logistieke bedrijven: maximaal 2.000 m<sup>2</sup> bvo per ha;</li> <li>- personendichtheid: maximaal 22 werknemers per ha, waarbij geldt dat a) voor kantoren: 30 m<sup>2</sup> bvo per werknemer, b) logistieke bedrijven: 100 m<sup>2</sup> bvo per werknemer;</li> <li>- uitsluitend Schiphol gebonden kantoren en bedrijven.</li> </ul>
3	afgesteld op PR 10 <sup>4</sup> contour		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik;</li> <li>2. mogelijkheid tot afgifte verklaring van geen bezwaar;</li> </ol> <p>Voorwaarden vvgb (nieuw kantoren en logistieke bedrijven):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kleinschalige kantoren: maximaal 600 m<sup>2</sup> bvo per ha;</li> <li>- logistieke bedrijven: maximaal 2.000 m<sup>2</sup> bvo per ha;</li> <li>- personendichtheid: maximaal 22 werknemers per ha, waarbij geldt dat a) voor kantoren: 30 m<sup>2</sup> bvo per werknemer, b) logistieke bedrijven: 100 m<sup>2</sup> bvo per werknemer;</li> <li>- uitsluitend Schiphol gebonden kantoren en bedrijven.</li> </ul>
4		afgesteld op 35 ke-zone	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik;</li> <li>2. mogelijkheid tot afgifte verklaring van geen bezwaar voor genoemde functies;</li> </ol> <p>Mogelijkheden waarvoor vvgb kan worden verleend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vervanging van woningen op andere minder milieubelastende plaats;</li> <li>- nieuwe bedrijfswoning, mits noodzaak is aangetoond;</li> <li>- opvullen open gaten in lintbebouwing en kernen, maximaal 3 resp. 25 woningen;</li> <li>- functiewijzigingen (bijvoorbeeld verbouwen school tot woningen);</li> <li>- herstructurering, mits woningaantal niet toeneemt.</li> </ul>

## Transportleidingen olie en gas.

Door het plangebied lopen transportleidingen voor olie en gas waarboven niet kan worden gebouwd. Tevens ligt er rond deze leidingen een risicocontour die bepaalde gevoelige functies uitsluit. Door Oranjewoud zijn deze transportleidingen en hun beperkingen in kaart gebracht (rapport Oranjewoud juni 2010). Voor de transportleidingen gelden de volgende beperkingen:

### Hoge druk aardgasleidingen

- Belemmeringenstrook, 5 meter. Hierbinnen geen bouwwerken toegestaan, strook opnemen in bestemmingsplan.
- Invloedsgebied, 140/430 meter. Hierbinnen zijn ontwikkelingen mogelijk en toegestaan en is verantwoording van het groepsrisico verplicht.
- Binnen 200 meter geen beperkt zelfredzame groepen toegestaan (gemeentelijk beleid).

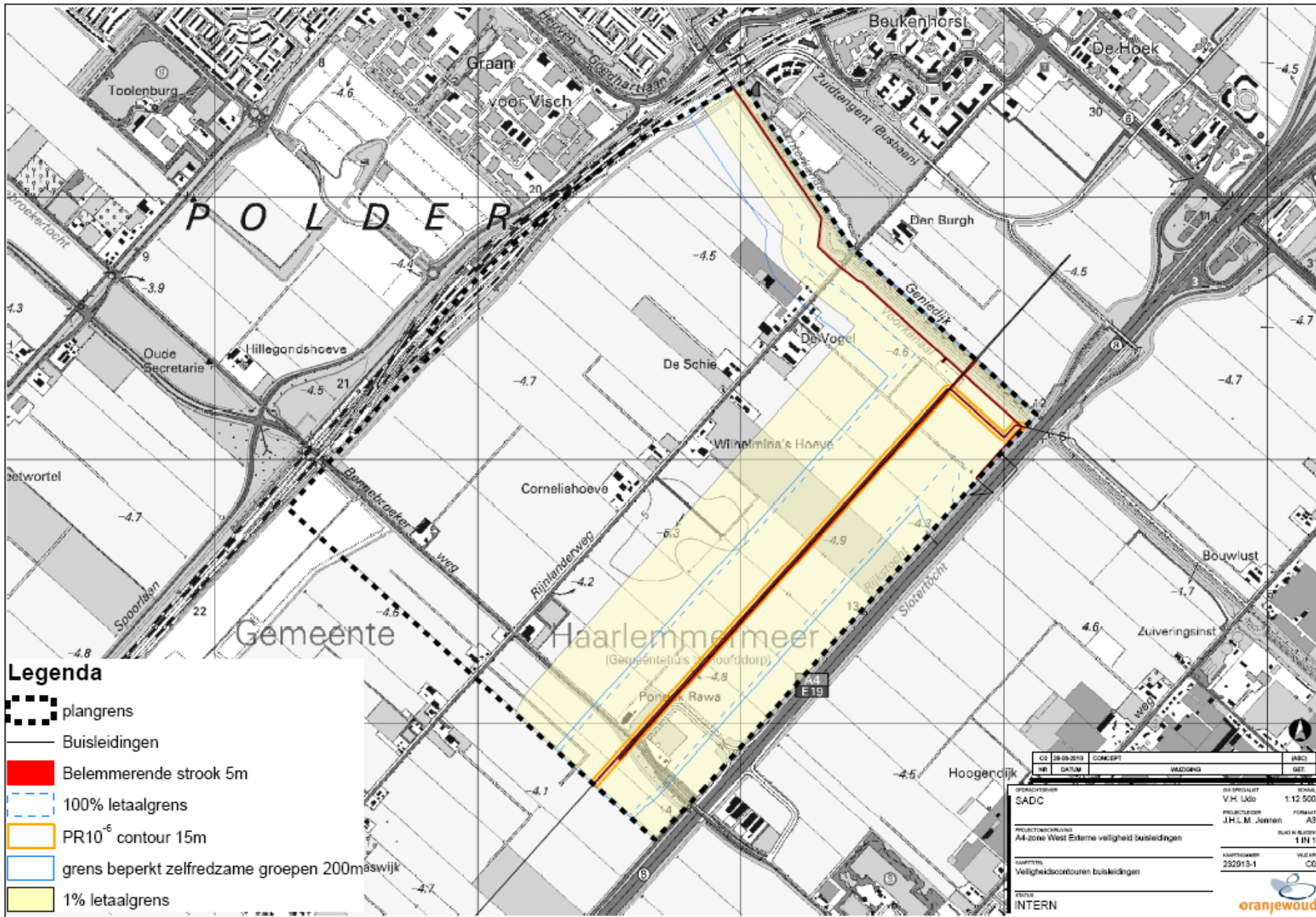
### DPO Leiding

- PR  $10^{-6}$  contour, 15 meter. Hierbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan.
- Invloedsgebied (nog onbekend). Hierbinnen zijn ontwikkelingen mogelijk en toegestaan en is verantwoording van het groepsrisico verplicht wanneer sprake is van personendichtheid >255 personen/hectare.

Om veiligheid in het plangebied te verhogen en knelpunten bij de groepsrisicoverantwoording te voorkomen zijn in de oostelijke zone van het plangebied verschillende maatregelen mogelijk. Deze maatregelen zijn:

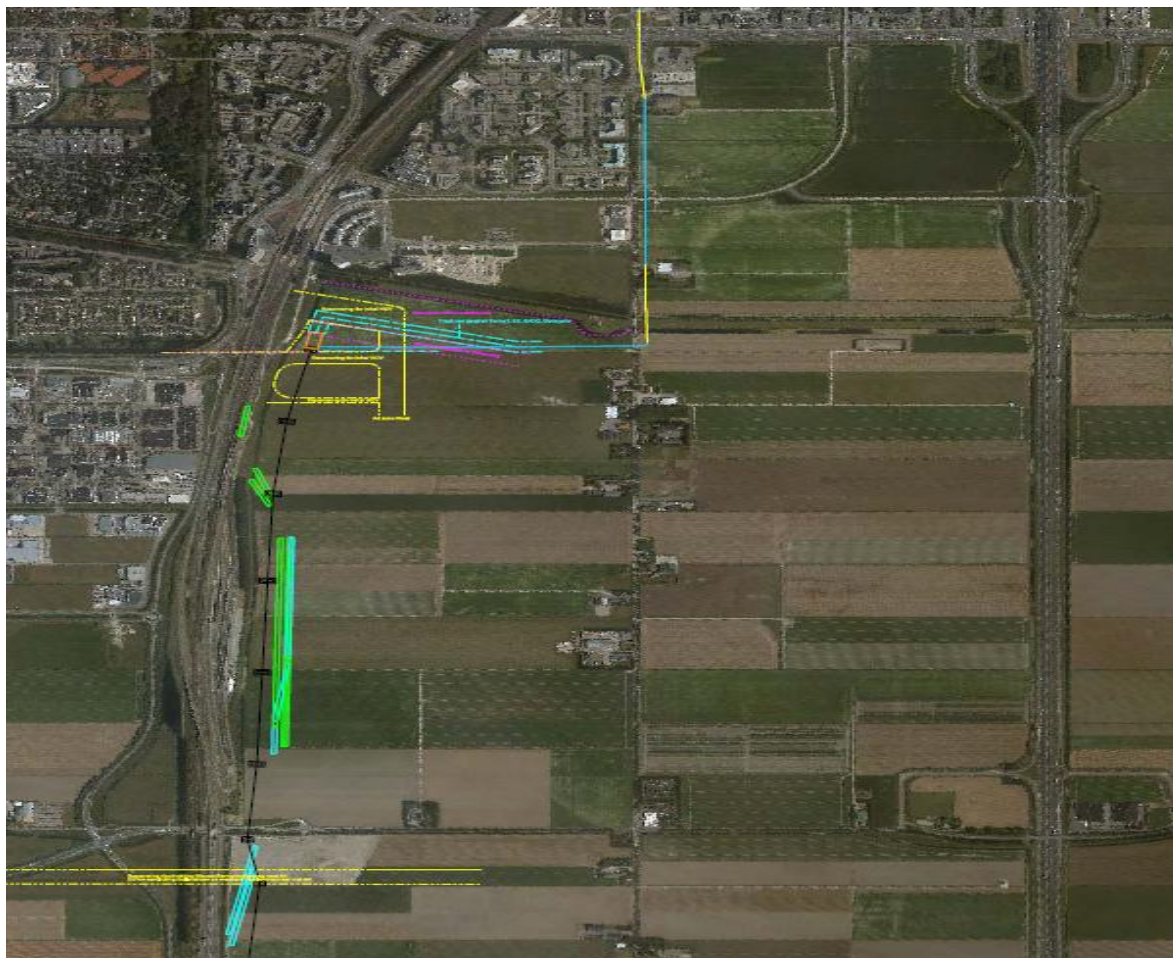
- Ruimtelijk scheiden.
- Uitgekiende verdeling van personendichtheden.
- Kwetsbare groepen uitsluiten.
- Verhogen gronddekking bij buisleidingen.
- Afschermen leidingtracé.

De Gasunie heeft daarnaast een traject opgestart om een zwaardere gastransportleiding (24 inch) evenwijdig aan de huidige door het gebied aan te leggen. Inzet van de GEM organisatie A4 Zone West is om het tracé van beide gastransportleidingen op een andere locatie (bijvoorbeeld evenwijdig aan de A4) te plaatsen, zodat deze er geen beperkingen binnen het uit te geven gebied meer zijn. Hier zal mede vanuit het IOP actief op gestuurd worden.



## 380 kV-tracé

TenneT legt de komende jaren een nieuw 380 kV tracé aan door A4 Zone West, van noord naar zuid. Het grootste deel van het tracé loopt bovengronds parallel aan de HSL-spoorbaan. Ter hoogte van het Geniepark gaat het tracé ondergronds om vervolgens naar het oosten af te buigen. Het ondergrondse tracé gaat vervolgens halverwege de Geniedijk naar het noorden. Onder, boven en naast het boven- en ondergrondse tracé lopen beperkingenzones (zakelijk recht- en magneetveldzones) die uitgifte onmogelijk danwel beperkt mogelijk maken. Het door de GEM A4 Zone West voorgestelde wenstracé is door TenneT goedgekeurd, onder voorbehoud van toetsing door IVW. In september wordt de definitieve tracé tekening door TenneT verstrekt. Dit betekent dat de zakelijk recht- en magneetveldzones bij het ondergronds tracé buiten het uit te geven gebied (in het Geniepark) liggen.



De footprint van de masten, de zakelijk recht- en de magneetveldzone hebben volgens opgave van TenneT de volgende dimensies:

	Indicatieve magneetveldzone	Zakelijk Rechtzone	Footprint
<b>Opstijgpunt</b>			32,5 x 58,5 meter
<b>Wintrackmast</b>	2 x 50 meter	2 x 22 meter	10 x 20 meter
<b>Ondergrondse kabel</b>	2 x 20 meter	2 x 12,5 meter	15 meter breed

### **Gevolgen van beperkingszones voor uitgeefbaarheid**

De verschillende beperkingenzones hebben hun weerslag op de uitgeefbaarheid van grond in A4 Zone West. Dit heeft de meeste impact in het gebied ten oosten van de Rijnlanderweg, vanwege het LIB en de transportleidingen. Het 380 kV tracé is zodanig ingepast langs het spoor, dat de impact zo gering mogelijk is.

De beperkingenzones hebben de volgende gevolgen voor de uitgeefbaarheid:

#### **Luchthavenindelingsbesluit (LIB):**

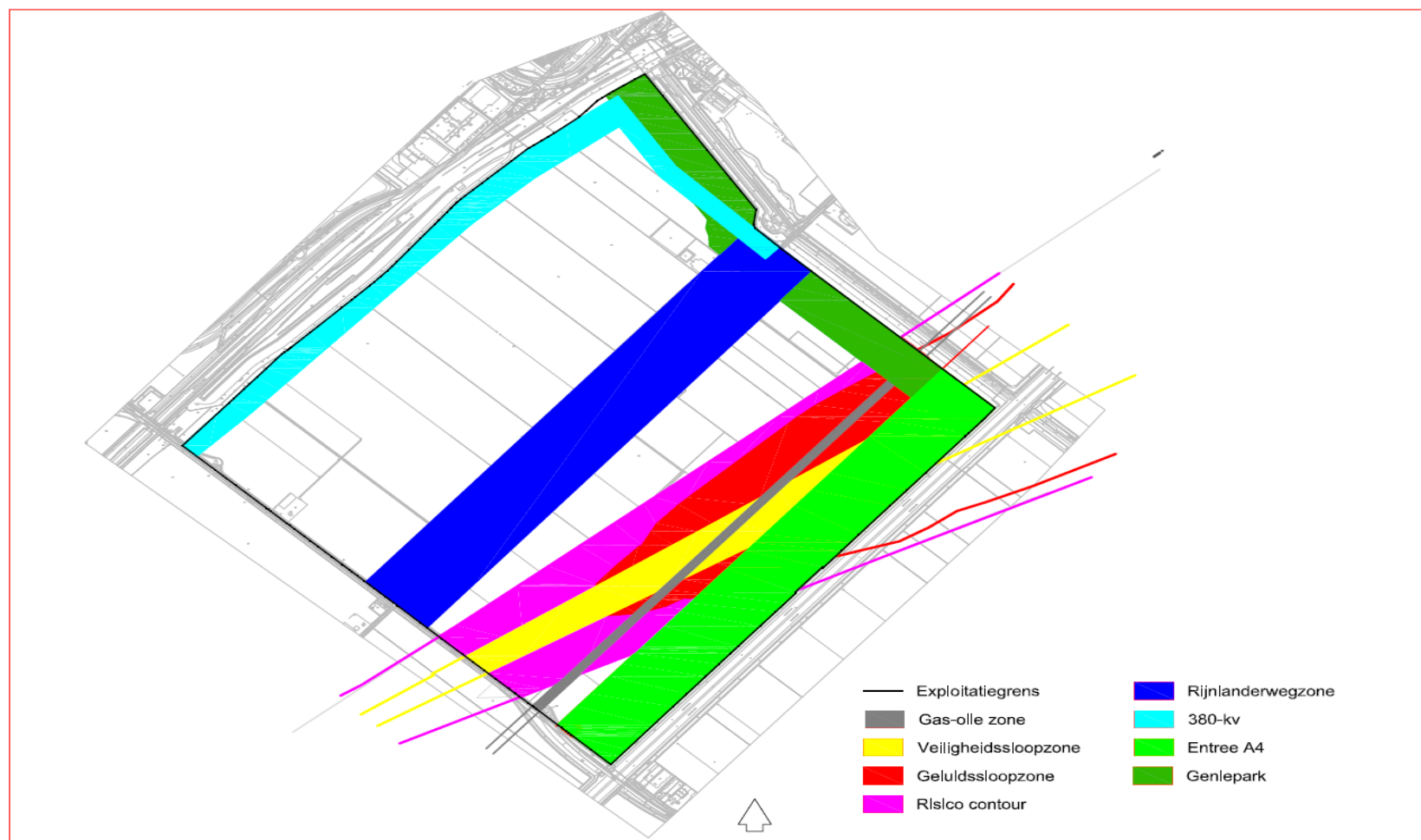
1. Hinderzone 1: niet uitgeefbaar: inrichting als openbaar gebied.
2. Hinderzone 2 en 3: uitgeefbaar maar met lagere grondwaarde. Lage gebruiksdichtheid en geen gevoelige functies.

#### **Transportleidingen:**

1. Gasleiding: 5 meter niet uitgeefbaar.
2. DPO leiding: 15 meter niet uitgeefbaar.

### 380 kV tracé:

1. Bovengronds tracé zakelijk rechtzone: 44 meter niet uitgeefbaar, aangevuld met strook tussen spoortracé en 380 kV tracé.
2. Ondergronds tracé zakelijk rechtzone: bevindt zich in Geniepark.
3. Bovengronds tracé magneetveldzone: 28 meter buiten de zakelijk rechtzone uitgeefbaar met lagere grondprijs. Geen gevoelige functies (apparatuur).
4. Bovengrondstracé 50 meter buiten magneetveldzone: uitgeefbaar met lagere grondprijs.
5. Ondergronds tracé magneetveldzone: bevindt zich in Geniepark.



## 8. A4 Zone West: De waardevolle elementen

Er bevinden zich twee waardevolle elementen in A4 Zone West, die op een zorgvuldige manier in het plan moeten worden ingepast.

- **De Rijnlanderweg met haar aanliggende bebouwing.**

De Rijnlanderweg is één van de zeer lange noord-zuidwegen in de polder, die in hoge mate de landschappelijke beeldkwaliteit van de polder vertegenwoordigen. De Rijnlanderweg is ten zuiden van de Geniedijk nog een typische agrarische weg. De rijke variatie aan boerderijtypes heeft een cultuurhistorische waarde. Het zijn evenwel geen monumenten. De bestaande bebouwing en de tussengelegen kopkavels hebben een relatief grote opnamecapaciteit voor kleinschalige ontwikkelingen.

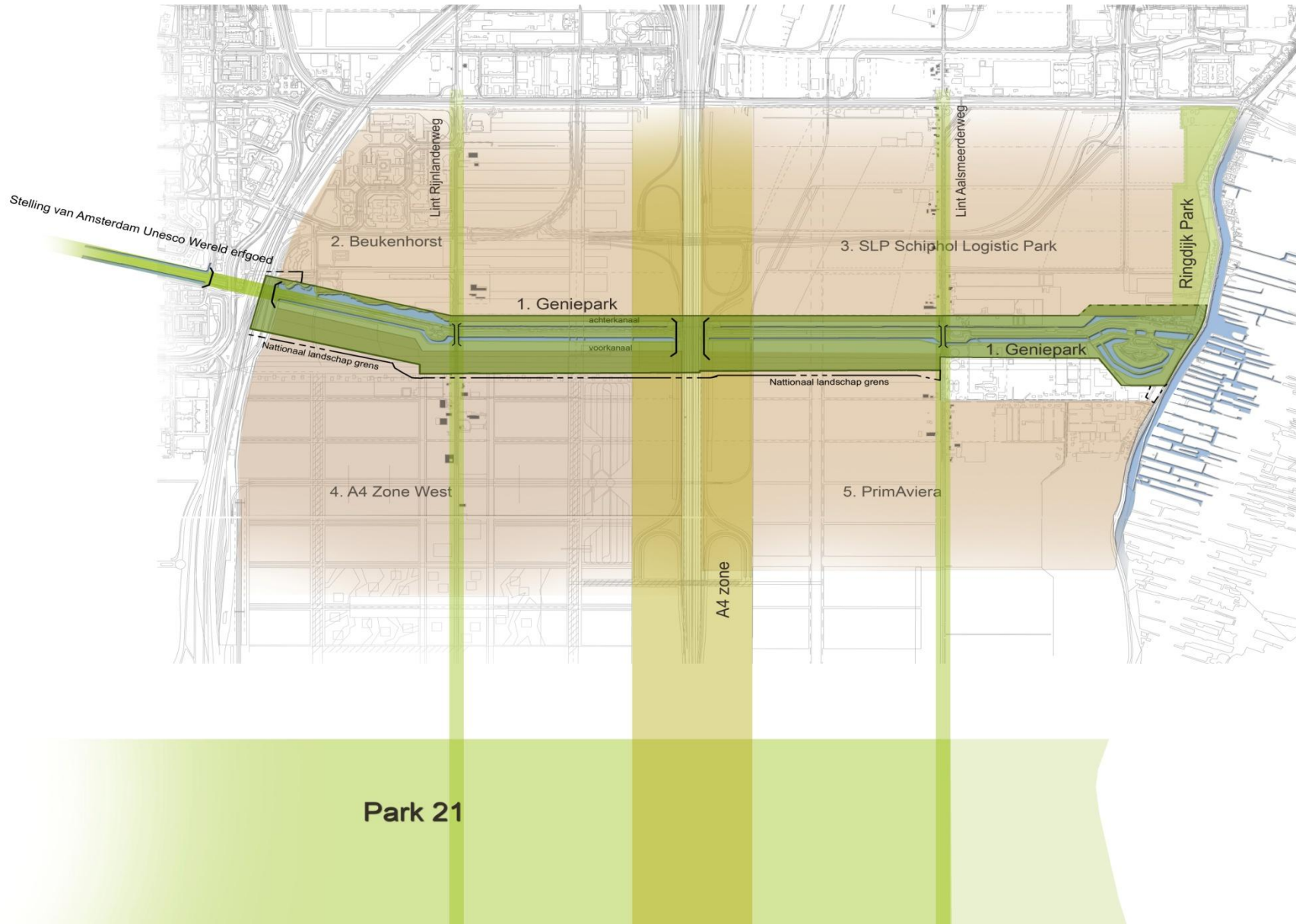


- **De Geniedijk (Unesco Werelderfgoed) met aanliggend Geniepark.**

De Geniedijk maakt onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam en behoort tot het Unesco Werelderfgoed. De Geniedijk is een structurerend doorgaand element in de polder, met name door het markante profiel. Ter hoogte van de Rijnlanderweg bevindt zich een zogenaamde Batterij, die zorgde voor flankerend vuur.

In de jaren dertig is de eerste passage gemaakt van de Geniedijk ten behoeve van de Rijksweg Den Haag-Amsterdam A4. Een belangrijke gevoeligheid ligt bij mogelijke nieuwe passages van de Geniedijk ten behoeve van het HOV in noord-zuid richting en de DLV. Hier zal in het IOP en de planvorming voor de Geniedijk en -park zal hier op een zorgvuldige manier op gestudeerd moeten worden. Voor de planvorming van de Geniedijk wordt een apart PvE opgesteld door de Gemeente Haarlemmermeer.

Voor het Geniepark zal parallel aan het IOP een landschapontwerp gemaakt worden. Inzet daarbij is om met respect voor de cultuurhistorische waarde, nieuwe toekomstwaarde aan de Geniedijk toe te voegen. Het plangebied staat hieronder weergegeven.



## **9. A4 Zone West: De bijzondere ontwerppogaves**

Tot de bijzondere ontwerppogaves behoren in ieder geval de volgende elementen:

- De Trade Boulevard als representatieve backbone van het gebied: ontwerp, ligging en programmering.
- De noordwesthoek van het plangebied, met de aansluiting van één van de voorziene HOV lijnen op het plangebied, de verbinding met NS-station Hoofddorp, de integratie van het DSP (overgang van boven- naar ondergrondse ligging van het 380 kV tracé), het Geniepark en de randbebouwing aan het Geniepark.
- De 50 meter bebouwingszone langs het Geniepark en het leggen van ruimtelijk en functionele relaties met het Geniepark.
- De Rijnlanderwegzone (het Lint): ontwerp, programmering, groene, recreatieve karakter en passage OLV en HOV.
- De entree A4: hoe presenteert het gebied zich langs de A4? Samenhangend ontwerp groen-blauwe hoofdstructuur, showcase, Truckterminal en bijzondere voorziening.
- De nieuwe Bennebroekerweg: ligt buiten de exploitatiegrens. Gezien het belang van de ontsluiting voor A4 Zone West moet afstemming plaatsvinden en eisen ingebracht worden voor de tracéstudie.
- Het gebruik van de beperkingenzones in het gebied (LIB, transportleidingen oud en nieuw en 380 kV).
- Inpassing HOV in noord-zuidrichting: passage Geniedijk (opgenomen in PvE Geniepark).

## 10. A4 Zone West: De uitgangspunten grondexploitatie

Bij het Integraal Ontwikkelplan (IOP) zal een grondexploitatie worden opgesteld, die samen met het IOP ter besluitvorming zal worden voorgelegd.

Er is reeds een haalbaarheidsstudie opgesteld op basis van het vastgestelde bestemmingsplan. Bij de vastgestelde SOK II is een update van deze berekening als bijlage toegevoegd. Het saldo van deze voorlopige grondexploitatie A4 Zone West van 29 april 2009 is € 23 miljoen positief op Netto Contante Waarde I-I-2009. De belangrijkste uitgangspunten van deze berekening zijn:

- De berekening heeft betrekking op de gronden zoals deze zijn verworven door de ondertekenende partijen van SOK I (SADC, SRE en de Gemeente Haarlemmermeer). Het exploitatiegebied is 347 hectare (zie afbeelding).



- Het ruimtegebruik is normatief bepaald aan de hand van percentages per deelgebied. Er zijn reserveringen opgenomen voor de OLV, de parallelstructuur en aansluiting op de A4 (project N201+) en te handhaven gebieden. De resterend gebieden (302 ha), bestaan in totaal uit 56% uitgeefbaar, 9% verharding, 23% groen en 12% water.
- Het programma voortkomend uit het gehanteerde ruimtegebruik is 169 hectare, hiervan is 153 hectare hoogwaardig logistiek bedrijventerrein en 16 hectare gemengd bedrijventerrein langs de Rijnlanderweg.
- De fasering gaat uit van een uitgifte van 7 hectare per jaar.

De gevoeligheidsanalyse bij de voorlopige grondexploitatie geeft aan dat een wijziging van het opbrengstniveau, het uitgiftetempo, de startdatum en/of het rentepercentage een grote invloed kan hebben op het saldo.

Aangezien de marktvraag is veranderd zal het programma ook wijzigen. Het programma hoogwaardig logistiek bedrijventerrein wordt gespecificeerd in meerdere deelprogramma's te weten "Trade Boulevard", "Clustering & Creating" en "Just in Time Logistics". Ook zullen een Truckterminal en HST-Cargo Terminal worden opgenomen in het programma. Deze omzetting van het programma zal invloed hebben op het saldo van de grondexploitatie.

De startdatum en het uitgiftetempo zullen tevens veranderen. Ook dit zal invloed hebben op het saldo.

Tijdens het opstellen van het IOP worden reken-tekensessies gehouden, waarbij een relatie wordt gelegd tussen het ruimtegebruik, het programma en de kosten en opbrengsten.

## II. A4 Zone West: De uitgangspunten voor de ontwikkelstrategie en fasering

Bij het stedenbouwkundig ontwerp voor A4 Zone West wordt naast een nieuwe grondexploitatie tevens als apart product een ontwikkelstrategie uitgewerkt. Deze ontwikkelstrategie bevat de volgende elementen:

- De fasering van het gebied en het bepalen van het startmilieu (de eerste fase) voor de eerste 5 jaar en het totale te ontwikkelen gebied voor de eerste 10 jaar (bestemmingsplanperiode). Uitgangspunt daarbij is een bandbreedte voor de jaarlijkse uitgifte van 3-7 hectare. Uitgangspunt is dat in de nieuwe bestemmingsplanperiode (10 jaar) 70 hectare beschikbaar is voor uitgifte. Tevens aandacht voor realisatie groen-blauwe hoofdstructuur in relatie tot gefaseerde uitvoering.
- De ontwikkelvolgorde. Belangrijke vragen die hierbij onder andere aan de orde komen zijn:
  - a. Wordt ieder deelgebied eerst afgerond voordat er een volgend deelgebied wordt opgestart, of worden er meerdere deelgebieden parallel ontwikkeld om meerdere sectoren te bedienen?
  - b. Hoe definiëren we een deelgebied dat met geringe investeringen in de infrastructuur (door zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande en reeds in ontwikkeling zijnde infrastructuur) tot ontwikkeling kan worden gebracht, maar tevens voldoende impact heeft als vliegwiel voor de ontwikkeling van A4 Zone West?
- Financiële haalbaarheid. Belangrijke randvoorwaarde, mede in relatie tot de hoge kostprijs.
  - Afzetbaarheid, uitgiftetempo, flexibiliteit
- Kwaliteit(behoud) en grip op toekomstwaarde: uitgiftestrategie en beheervorm (op basis van verkenningsstudie door Fakton uit juni 2010).
  - Voorkomen van verval
  - Blijvende economische activiteit
- Mee profiteren van eventuele waardestijgingen en andere innovatieve vormen van financiering (zoals value capturing).
  - Terugverdienen van voorinvesteringen in de ontwikkelfase
  - Opbouwen reserves voor noodzakelijke herinvesteringen
- Bevorderen realisatie en exploitatie bijzondere voorzieningen.
  - Mobiliteit/infrastructuur, Groen/Ruimte en Energie

- Van belang voor onderscheidend vermogen
- Een strategie voor tijdelijk beheer en gebruik, zodanig dat er per deelfase een totaalbeeld ontstaat. Tevens zal het tijdelijk gebruik moeten bijdragen aan de gewenste identiteit van A4 Zone West en idealiter een katalysator moeten zijn voor de vervolgfases.

### **Fasering**

De voorlopige grondexploitatie gaat nog uit van een uitgifte van 7 ha. logistiek bedrijven terrein per jaar. Dit moet nog naar de huidige marktomstandigheden geactualiseerd worden. Op basis van de huidige inzichten zal de uitgiftesnelheid op minimaal 3 en maximaal 7 hectare per jaar bedragen.

Verder is de uitgifte tot nu toe nog voorzien in 2011. Duidelijk is dat deze datum niet realistisch is. Gezien de doorlooptijd van de planvorming en juridisch-planologische procedures zal de uitgifte op zijn vroegst in 2013 plaats kunnen vinden. Daarom zijn dus nog minimaal 2 aanloopjaren nodig om tot daadwerkelijke uitgifte over te gaan.

In het ontwerp moet rekening gehouden worden met een logische fasering, zodat de voorinvesteringen (bouwrijp maken, aanleg van verharding, groen en water) beperkt kunnen worden. Ook betekent zullen er verschillende groten kavels aangeboden moeten worden, zodat een breed scala aan potentiële afnemers bediend kan worden.

Op dit moment is het grootste gedeelte van de gronden in eigendom van de GEM. Het is dus logisch om op deze kavels te beginnen met de uitgifte. Daarnaast moet rekening gehouden met de bouwclaim van AM, daar zij recht hebben op de realisatie van een deel van het geplande programma en dit binnen elke deelfase zal moeten worden ingepast.

### **De eerste fase en de bestemmingsplanfase**

In het IOP zal zowel de concrete eerste fase (de eerste 5 jaar) moeten worden gedefinieerd, als operationeel plan, als de bestemmingsplanfase (eerste 10 jaar). Bij de bestemmingsplanfase is het uitgangspunt de maximaal geprognosticeerde uitgifte van 70 hectare (10 x 7 hectare).

Vanuit de programmatieke ambities van A4 Zone West zou de eerste fase de volgende functies moeten faciliteren:

- Enkele grote kavels voor logistieke dienstverleners.
- Het concept Showcase: ruimte voor innovatieve presentatie (nieuwe producten en concepten) door internationale bedrijven.
- Enkele bedrijfsverzamelgebouwen (geclusterd) die een eerste invulling geven aan het concept Tradeboulevard.
- Enkele grote kavels voor 'Experience' en/of datawarehouses met kansen voor waardedoelvoegende diensten.
- Of een combinatie van één of meer van bovenstaande functies binnen een totaalconcept.

De eerste fase zal verder idealiter logisch aansluiten op de bestaande en in ontwikkeling zijnde infrastructuur (nieuwe aansluiting A4 en N201+) en een goede ruimtelijke, programmatische en financiële basis bieden voor doorontwikkeling van de zones naar de volgende fasen van A4 Zone West. Daarnaast zal de eerste fase zodanig gedefinieerd moeten worden (wat betreft programma, begrenzing en ruimtelijke uitgangspunten) dat het juridisch-planologisch gereed is voor de uitgifte en realisatie van het gebied.

## 12. A4 Zone West: Juridisch-planologisch kader

Door de ontwikkelingen sinds 2004 die eerder zijn geschetst, is het huidige vigerende bestemmingsplan voor A4 Zone West achterhaald. De huidige ambities kunnen op basis van dit bestemmingsplan niet gerealiseerd worden. Door RBDI (mei 2010) is daarom in kaart gebracht welke juridisch-planologische mogelijkheden er zijn om het vigerende bestemmingsplan te actualiseren. Om zo snel mogelijk een eerste deel van de A4-Zone West te ontwikkelen adviseert RBDI een drietal stappen te ondernemen in het planologisch traject. Voordeel is dat dit parallel kan lopen aan vanuit de gemeente ingezette actualiseringsslag voor bestemmingsplannen.

Als plangrens voor het nieuwe bestemmingsplan wordt het exploitatiegebied aangehouden. Dit betekent dat de verlegde Bennebroekerweg buiten het nieuwe bestemmingsplangebied A4 Zone West valt. Dit is logisch aangezien de verlegde Bennebroekerweg niet binnen de exploitatie van A4 Zone West valt en een breder belang dient voor de totale regionale bereikbaarheid.

Het advies van RBDI voor het bestemmingsplan gaat uit van de volgende drie stappen:

### *A. Actueel programma te fase*

Stel een geactualiseerd programma op voor de A4-Zone West dat inzicht geeft in de ontwikkeling in de eerste fase en onderbouw dat wat betreft verkeersbewegingen de eerste fase kan worden afgewikkeld over de bestaande Bennebroekerweg<sup>1</sup> (zie onder B). Het geactualiseerde programma geeft tevens inzicht in de ontwikkeling in de komende 10 jaar (looptijd bestemmingsplan) en het eindbeeld (mede als input voor de structuurvisie).

### *B. Onderbouwing met actueel verkeersonderzoek*

Onderbouw de ontwikkeling voor de eerste fase met actueel verkeersonderzoek. Toon aan dat het verkeer op een goede wijze kan worden afgewikkeld via de nieuwe aansluiting N201 en de bestaande Bennebroekerweg. Onderbouw dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Pas zo nodig de omvang van de ontwikkeling in de eerste fase nog aan op de beschikbare capaciteit van de weginfrastructuur.

### *C. Opstarten nieuw bestemmingsplan*

Start parallel hieraan met het opstellen van integraal nieuw bestemmingsplan. Zorg dat het programma dat mogelijk wordt gemaakt nog past binnen het bestaande MER. Stel een aanvullende notitie voor het MER op, die inzicht geeft in de effecten van de gewijzigde ontsluiting en fasering en die onderbouwt waarom het MER op andere punten nog voldoet. Betrek de Commissie voor de mer bij de bestemmingsplanprocedure en de aanvullende notitie. Zoek afstemming met de structuurvisie.

Daarnaast zal er een goede juridisch-planologische basis moeten komen voor de uitgifte en realisatie van de eerste fase van A4 Zone West en zal nog in kaart gebracht dienen te worden welke mogelijkheden de Crisis- en herstelwet biedt voor A4 Zone West.

---

<sup>1</sup> Dit punt is wellicht ingehaald door de actualiteit. Door Provincie, Stadsregio en Gemeente Haarlemmermeer wordt nu gestreefd naar aanleg van de nieuwe Bennebroekerweg in 2012/2013.

## DEEL B: HET PRODUCT

### **13. A4 Zone West: Te leveren product het Integraal Ontwikkelplan (IOP)**

Het Integraal Ontwikkelplan zal bestaan uit viertal onderdelen:

- Een Stedenbouwkundig Plan voor de duurzame Hoofdstructuur met daarbinnen een definiëring van de 1<sup>e</sup> fase (ligging, plangrens en programma) zodanig dat er voldoende basis is voor de juridisch-planologische planvorming (globaal eindplan) inclusief de koppeling aan de plannen voor Geniepark.
- Een uitwerking van de onderdelen Markt en Programma.
- Een uitwerking van de aspecten duurzaamheid (incl. duurzaamheidsconvenant), veiligheid en (civiele) techniek.
- Een Ontwikkelingsstrategie en een nieuwe Grondexploitatie (incl. risicoanalyse en -beheersingssysteem en een gedetailleerde planning)

Belangrijk is dat het IOP geen blauwdrukplan wordt maar een flexibel ontwikkelplan met een robuuste hoofdstructuur. De ontwikkeling van A4 Zone West zal zich uitstrekken over enkele tientallen jaren. Oplevering van de laatste fase is nu voorzien in 2035. Tegen die tijd zal de logistieke wereld er heel anders uit zien dan nu en zullen de technische ontwikkelingen veel meer mogelijk maken dan we ons nu kunnen voorstellen. Het heeft dan ook geen zin een plan te maken dat tot in details voorschrijft hoe het gebied moet worden ingericht. In de ontwikkelstrategie voor A4 Zone West zijn flexibiliteit en toekomstbestendigheid daarom centrale begrippen. De ruimtelijk hoofdstructuur (zoals de groen-blaue hoofdstructuur, de openbare ruimte en de wegprofielen) moet daarbij robuust en toekomstbestendig zijn. De ontwikkelgebieden kunnen daarentegen flexibel worden ingevuld.

Van belang is dat de A4 zone, naast een hoogwaardige en betrouwbare logistieke structuur gericht op de handels- en logistieke functie, een hoge ruimtelijke kwaliteit krijgt met voldoende toekomst-, verblijfs- en belevingskwaliteit. Dit betekent onder andere dat er meer dan bij andere bedrijventerreinen aandacht moet zijn voor het perspectief van voetganger en fietser.

## 14. A4 Zone West: Werkwijze

Het IOP zal tijdens een kort en intensief planproces vorm krijgen. Het is daarom van belang dat er efficiënt gewerkt wordt. Vanuit integrale reken-, teken-, en programmeringssessies (waarbij, naast de ontwerpers, planeconomische-, markt- en duurzaamheidsdeskundigheid vertegenwoordigd is) zal het plan op een interactieve manier worden uitgewerkt. Inzet daarbij is dat er een optimale afstemming plaatsvindt tussen de ruimtelijke vormgeving, het gewenste programma, de duurzaamheidsbeginselen en de financiële haalbaarheid van de plannen. Binnen de projectorganisatie is een belangrijke rol weggelegd voor de aandeelhouders (SADC, SRE en gemeente Haarlemmermeer). Zij dragen zorg voor de inbreng van hun specifieke expertise in de plannen voor A4 Zone West. Afstemming met de projectomgeving tijdens de totstandkoming van het IOP is van wezenlijk belang. Hiervoor zal op een aantal cruciale momenten in het planproces ruimte worden ingebouwd. Dit wordt nader uitgewerkt in een communicatieplan.

### **Ruimtelijk ontwerp en programmering**

Voor het ontwerp wordt, parallel aan de vaststelling van dit PvE, een zogenaamde **SMART DESIGN COALITION** geselecteerd. De opgave, selectiecriteria en oriëntatie op vergelijkbare opgaves in het buitenland leiden tot de constatering dat de voorkeur ligt bij een combinatie van drie bureaus die ieder hun specifieke specialisme inbrengen. Op deze manier kan een Smart Design Coalition gevormd worden, die de drie belangrijkste onderdelen van de opgave met elkaar verbindt:

1. ruimtelijke-/landschappelijke kwaliteit;
2. duurzaamheid;
3. logistiek.

## A4 Zone West: Referenties

- **Voorbeelden duurzame ontwikkeling** (entreegebouw Floriade, Expo Zaragoza (water))
- **Masterplan van Philips Business Park (Eindhoven), High Tech Campus (Eindhoven), Maastricht Aachen Airport** (Juurlink en Geluk)
- **Stockley Park en Stanstead** (Foster & Partners).
- **Novartis Campus Basel** (Vittorio Magnago Lampugnani).
- **Nike, Park 2020, River Rouge** (William Mc Donough Partners)
- **Dinalog Campus Breda** (logistieke clustering)
- **Pegaso city** (robuuste hoofdstructuur, aanvullende voorzieningen, zichtlocatie vervoersas, nabijheid luchthaven)
- **Silicon Valley** (netwerk en clustervorming)
- **22@** (clustervorming, value capturing, robuuste hoofdstructuur, intelligrid)
- **IJS logistics** (trends in logistieke sector: verkeerstoren functie)
- **Foodsector-initiatief** (trends in logistiek met aanvullend programma showcase en training)



# A4 Zone West

Internationale Showcase door Smart Design